5 тисяч годин у повітрі

5 стор.

Я и мой Су-27



8-9 стор.

НА ВАРТІ НЕБА УКРАЇНИ!

www.krula.com.ua

Крила України

7 – 12 лютого 2011 року

e-mail: krula_ukr@ukr.net

№ 6 (566)

НОВИНИ/КОМЕНТАРІ/ДОЗВІЛЛЯ/СПОРТ

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРІ:

Делегація Повітряних Сил Збройних Сил України на чолі з командувачем ПС ЗС України генерал-лейтенантом Сергієм Онищенком перебуває з робочим візитом у м. Бангалор (Республіка Індія). Метою заходу є участь у роботі міжнародної виставки авіаційної техніки "Аеро Індія – 2011", обговорення перспектив подальшого двостороннього співробітництва між повітряними силами двох країн.

Читайте на 2 стор.

Країна може спати спокійно



Читайте на 3 стор.

Охорона Прикарпаття – справа спільна



Читайте на 4 стор.

4 лютого відбувся візит комітету солдатських матерів на чолі із його головою Надією Савицькою до Васильківського гарнізону, що на Київщині. Метою заходу стало детальне ознайомлення з життєдіяльністю та харчуванням військовослужбовців строкової служби.

Читайте на 5 стор.

Вперше на "Ентерпрайз"

Військова делегація на чолі з виконуючим обов'язки першого заступника начальника Генерального штабу Збройних Сил України генерал-лейтенантом Володимиром Артюхом протягом 6-8 лютого здійснила ознайомчий візит на авіаносець ВМС Збройних Сил США "Ентерпрайз", який на цей час виконує поставлені оперативні завдання у Середземному морі в складі авіаносного ударного угруповання. Візит українців відбувся в рамках розвитку стратегічних партнерських відносин між Україною та США у військовій сфері.



Під час відвідування найбільшого бойового корабля подібного класу в світі українські військові фахівці ознайомилися з призначенням, технічними та бойовими можливостями багатоцільового атомного авіаносця, а також практично здійснили посадку та зліт з палуби корабля у відкритому морі на літаку палубної авіації US-2A.

Варто зазначити, що авіаносець "Ентерпрайз" з необмеженим радіусом дії знаходиться на озброєнні з 1961 року. З того часу корабель-атомоход брав участь у 20 військових операціях США та коаліційних сил. Головною ударною складовою "Ентерпрайзу" є 80 сучасних бойових літаків та вертольотів морської авіації, спроможних виконувати комплексні завдання вдень і вночі, в будь-яких метеорологічних умовах.

Закінчення на 3 стор.

ФІНАНСУВАННЯ

На Ан-70 будуть кошти

31 січня цього року Прем'єр-міністр України Микола Азаров підписав відповідне розпорядження уряду "Про передачу бюджетних призначень Міністерству оборони України" № 73-р. Зокрема, в документі йдеться про передачу бюджетних призначень Міноборони у сумі 91 209,7 тис. гривень як відповідальному виконавцю ряду програм.



Передусім, це стосується програми "Закупівля і модернізація озброєння та військової техніки для Збройних Сил України, в тому числі літаків Ан-70 та двигунів Д-27". На її реалізацію передбачені кошти в сумі 67 518,9 тис. гривень. Решта – 23 690,8 тис. гривень – виділять для забезпечення участі України у міжнародних миротворчих операціях.

Міністерство фінансів України вже отримало доручення про внесення змін до розпису державного бюджету. Відповідне розпорядження про перерахунок бюджетних коштів для Міноборони отримала й Державна казначейська служба.

Сергій Клименко. "Крила України".



Товариші генерали, офіцери, старшини і сержанти, курсанти та солдати, працівники Збройних Сил України і ветерани військової служби!

Шановні учасники бойових дій на території інших держав!

15 лютого 2011 року в Україні відзначається День вшанування учасників бойових дій на території інших держав, який у всіх нас в першу чергу пов'язується з виведенням радянського контингенту з території Афганістану, що поклало край неоголошеній кровопролитній війні.

У цей день ми низько схиляємо голови перед світлою пам'яттю загиблих під час бойових дій за кордонами нашої держави та віддаємо шану героїчним подвигам, прикладам мужності і вірності військовому обов'язку, які продемонстрували тисячі синів і дочок України.

Безцінний досвід всіх, хто представляв інтереси держави в різних куточках планети, їх самовіддане служіння Батьківщині та повсякденна ратна праця допомагають підвищувати рівень бойової готовності військових частин, зміцнювати дисципліну і правопорядок у військових колективах.

Від імені військової ради Командування Повітряних Сил Збройних Сил України висловлюю слова найщирішої вдячності за сумлінне виконання громадянського та військового обов'язку учасникам локальних війн і воєнних конфліктів.

Бажаю Вам і Вашим родинам мирного неба, міцного здоров'я на довгі роки, щастя та сімейного благополуччя.

З повагою

Командувач Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-лейтенант С.І.Онищенко.

ОФІЦІЙНА ПОЗИЦІЯ

Ситуація щодо харчування військовослужбовців є абсолютно керованою

8 лютого у деяких вітчизняних засобах масової інформації з'явилася інформація про те, що в низці військових частин Збройних Сил України виникла проблема із забезпеченням харчування військовослужбовців і солдат годують сухими пайками.

Департамент преси та зв'язків із засобами масової інформації Міністерства оборони України інформує представників вітчизняних мас-медіа, що станом на 8 лютого 2011 року жодна з військових частин Збройних Сил України не переходила на харчування сухими пайками.

Ситуація щодо харчування військовослужбовців строкової служби та служби за контрактом абсолютно керована і знаходиться під постійним контролем керівництва Міністерства оборони та Збройних Сил України.



Якщо якась з комерційних структур буде не спроможна або з тих чи інших причин відмовиться від забезпечення харчування військовослужбовців, як мінімум дві-три з восьми аутсорсингових компаній, які забезпечують організацію харчування військовослужбовців Збройних Сил України і мають необхідні потужності та можливості, висловили готовність негайно приступити до харчування військовослужбовців.

Таким чином, за будь-яких обставин жоден солдат строкової служби не залишиться голодним!

У Міністерства оборони України дійсно виникла заборгованість перед двома фірмами, які надають послуги з організації харчування військовослужбовців, на загальну суму близько 120 мільйонів гривень.

Справа в тому, що усі комерційні структури харчують особовий склад за державні кошти. Там, де залучаються державні кошти, повинні проводитися тендерні закупівлі. У 2007 році, коли комерційні структури приступили до харчування військових, пролонгація договорів відбувалася щороку. Але виникали різні неузгоджені питання, які необхідно було вирішувати на законодавчому рівні.

Було опрацьовано зміни до закону про державні закупівлі, в якому було визначено – продовжувати дії договорів з 1 січня 2011 року з переможцями торгів 2007-2010 років.

Закон вступив у дію 15 січня 2011 року. Відповідно до нього, 3 березня будуть проведені відкриті торги. Але ж харчування особового складу має бути організовано і в січні, і в лютому, і в березні. Тому було прийнято рішення – продовжувати дії договорів з 1 січня 2011 року з переможцями торгів 2007-2010 років. Згодом було прийнято інше рішення – продовжувати договори не з переможцями торгів 2007-го, а тільки 2009-2010 років. У 2009 році Законом про Державний бюджет усім фірмам було продовжено дію договорів на рік. Тобто, апріорі вони не повинні були проводити ніякі торги. Але коли Міністерство оборони України подало відповідні документи для того, щоби взяти зобов'язання на харчування особового складу, Державне казначейство їх не прийняло. Виникла колізія, що Міністерство оборони не може подовжити дію договорів. Незважаючи на це, фірми продовжують надавати послуги з організації харчування військовослужбовців і надалі, без зривів.

Таким чином, вирішити нормативно-правову колізію, що виникла в цьому питанні, можливо лише в судовому порядку. Зараз усі матеріали знаходяться в Господарському суді Києва. Тільки після рішення суду Міністерство оборони України зможе погасити існуючу заборгованість, не порушуючи норм чинного законодавства.

За повідомленням Департаменту преси та зв'язків із засобами масової інформації Міноборони.

Кубок "Крила України" стартує вшосте!

Вже шостий рік поспіль Друкований орган Міністерства оборони України "Крила України" збирає під одним дахом найвідданіших прихильників футзальних пристрастей.

Так, 21 лютого, з нагоди Дня захисника Вітчизни, у спортивному комплексі Командування Повітряних Сил у Вінниці стартує VI-та Відкрита першість Повітряних Сил ЗС України на Кубок Друкованого органу МО України "Крила України" та призи Всеукраїнської профспілки "Футбол України" і Вінницької спортивної громадської організації "Обласна федерація футболу" з футзалу.

Участь у змаганнях цього року візьмуть збірні: Командування Повітряних Сил, ПвК "Центр", Харківського університету Повітряних Сил, Сухопутних військ, Головного управління розвідки, Національного університету оборони України, Спортивного товариства "Динамо" та допризовної молоді СТ "Спартак".

Відкриє змагання товариська зустріч між командою творчого колективу ДО МО України "Крила України" та збірною цивільних журналістів Вінниці.

Щодо цьогорічних змагань, то триватимуть вони протягом трьох днів. Нагородження переможця і призерів першості відбудеться у День захисника Вітчизни – 23 лютого, під час урочистого параду з нагоди закриття турніру.

Команда-переможець, призери і кращі гравці турніру будуть нагороджені кубками, дипломами та цінними подарунками від Вінницької спортивної громадської організації "Обласна федерація футболу" та мобільного спонсора змагань оператора мобільного зв'язку "Life".



Загальне керівництво та організацію проведення змагань покладено на редакцію газети "Крила України" та спортивний комітет Повітряних Сил Збройних Сил України.

Андрій Агєєв. "Крила України".

СПІВПРАЦЯ

Досвід зайвим не буває

Делегація Повітряних Сил Збройних Сил України на чолі з командувачем ПС ЗС України генерал-лейтенантом Сергієм Онищенком перебуває з робочим візитом у м.Бангалор (Республіка Індія). Метою заходу є участь у роботі міжнародної виставки авіаційної техніки "Аеро Індія – 2011", обговорення перспектив подальшого двостороннього співробітництва між повітряними силами двох країн, налагодження з командувачами повітряних сил країн-учасників заходу діалогу щодо розвитку співробітництва на партнерській основі, ознайомлення з новітніми зразками озброєння та військової техніки.

Упродовж зустрічі Українська сторона планує підтвердити позицію Збройних Сил України, спрямовану на розширення військового співробітництва з Військово-повітряними силами Республіки Індія. Також з керівництвом Військово-повітряних сил Республіки Індія буде обговорене питання про подальший розвиток двостороннього військового співробітництва на взаємовигідній основі, зокрема в галузі експлуатації, модернізації, утримання авіаційної техніки та підготовки авіаційних фахівців.

Також під час проведення робочих зустрічей представники оборонних відомств країн, які братимуть участь у заході, обміняються досвідом щодо питань розвитку сучасної бойової авіації та протиповітряної оборони, напрямів розвитку повітряних сил в цілому, а також співробітництва у сфері зміцнення світової та регіональної безпеки.

Візит делегації Повітряних Сил Збройних Сил України до Республіки Індія триватиме до 13 лютого. Про подробиці візиту читайте в наступному номері тижневика.

Дмитро Струтинський. Прес-центр Командування ПС ЗС України.

АКТУАЛЬНО

Покращення умов експлуатації гуртожитків – головне питання у порядку денному зборів

У Старокостянтинівському гарнізоні пройшли дводенні загальні збори жителів гуртожитків. Протягом двох днів учасники зборів, а це – мешканці гуртожитків, їх керівництво та командний склад бригади тактичної авіації, обговорили проблеми приведення стану утримання військових гуртожитків до вимог нормативних документів, покращення побутових умов розміщення військовослужбовців та членів їх сімей.

Тимчасово виконуючий обов'язки заступника командира військової частини з виховної роботи майор Василь Дубей зауважив, що збори відбулись відповідно до розпорядження, яке надійшло з вищого штабу, тобто з Повітряного командування "Захід".

– Крім того, серед ряду питань порядку денного, – зауважив майор Василь Дубей, – ми поінформували присутніх про стан справ із збором коштів для надання допомоги постраждалим від пожежі у гуртожитку в Одесі. Найближчим часом зібрана сума буде надіслана на відповідний банківський рахунок.

Начальник служби пожежної безпеки бригади тактичної авіації капітан Сергій Кутащук довів до учасників зборів вимоги безпечної експлуатації і утримання гуртожитків з огляду на стан пожежної та електро-газової безпеки.

Завершились збори створенням житлового комітету гуртожитків, завдання якого – сприяти житлово-експлуатаційному комітету гарнізону в покращенні умов експлуатації житлових приміщень і належного їх утримання.

Олексій Конон.
м.Старокостянтинів.



ВІЗИТИ

Закінчення.
Початок на 1 стор.

Вперше на "Ентерпрайз"

Головна сила ударного корабля – його особовий склад. Екіпаж чисельністю понад 5 тисяч військовослужбовців професійно застосовує високотехнологічні системи "морського велетня" (довжина 342 метри, висота над водою – 77 метрів, 8 ядерних реакторів сумарною потужністю більше 200 тис. к.с. забезпечують максимальну швидкість ходу до 33 вузлів). Чотири потужні парові катапульти кожні 45 секунд забезпечують зліт та посадку багатоцільових винищувачів F-18 "Super Hornet", здатних виконувати бойові завдання на віддаленні до 500 морських миль від своєї морської бази.

Упродовж перебування на авіаносці українська військова делегація взяла участь у проведенні льотної зміни та мала нагоду спостерігати злагоджену роботу як на палубі, так і на капітанському містку – місці, де інтегруються всі процеси бойового управління кораблем, авіацією та всім ударним угрупованням.

Загалом, Сполучені Штати мають десять багатоцільових авіаносців. За планом, восени наступного року "Ентерпрайз" залишить бойовий склад ВМС США. Але, вочевидь, його бойові традиції знайдуть своє продовження на інших американських авіаносцях. В тому числі й нових, які вже будуються й незабаром почнуть морську службу.

Наш кор.

БОЙОВЕ ЧЕРГУВАННЯ

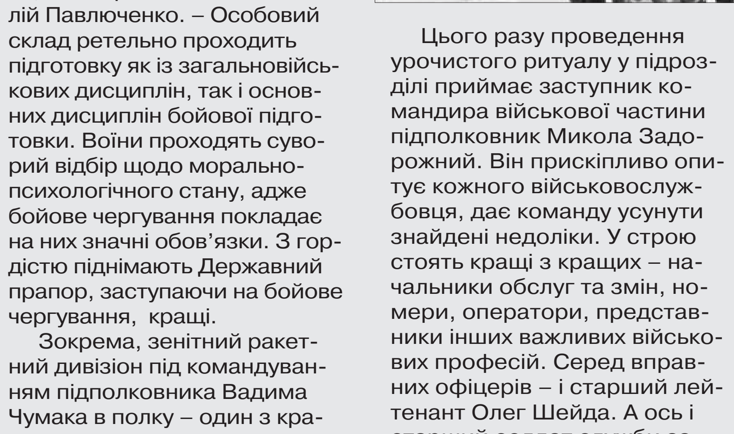
Країна може спати спокійно



Наприкінці минулого тижня визначені підрозділи Гвардійської Севастопольсько-Феодосійської зенітної ракетної військової частини Повітряних Сил Збройних Сил України під керівництвом полковника Віталія Павлюченка заступили на бойове чергування з охорони повітряного простору і важливих державних об'єктів у Автономній Республіці Крим.

– Бойове чергування – це виконання бойового завдання, – говорить полковник Віталій Павлюченко. – Особовий склад ретельно проходить підготовку як із загальновійськових дисциплін, так і основних дисциплін бойової підготовки. Воїни проходять суворий відбір щодо морально-психологічного стану, адже бойове чергування покладає на них значні обов'язки. З гордістю піднімають Державний прапор, заступаючи на бойове чергування, кращі.

Зокрема, зенітний ракетний дивізіон під командуванням підполковника Вадима Чумака в полку – один з кращих. Восени минулого року військовослужбовці, техніка і озброєння підрозділу залучалися до тактичних навчань з бойовою стрільбою "Взаємодія-2010", що проводилися на Державному полігоні Збройних Сил України "Чауда". Тоді бойові розрахунки справилися з бойовими завданнями на "відмінно": за лічені секунди цілі були визначені та намічено вражені бойовими ракетами зенітних ракетних комплексів типу С-300.



Цього разу проведення урочистого ритуалу у підрозділі приймає заступник командира військової частини підполковник Микола Задорожний. Він прискіпливо опитує кожного військовослужбовця, дає команду усунути знайдені недоліки. У строю стоять кращі з кращих – начальники обслуг та змін, номери, оператори, представники інших важливих військових професій. Серед вправних офіцерів – і старший лейтенант Олег Шейда. А ось і старший солдат служби за контрактом Тетяна Толчина впевнено доповідає свої обов'язки керівництву. У протиповітряній обороні без жінок не обійтися, вони часто обіймають традиційно "жіночі посади" – планшетистів, радіотелефоністів тощо.

У військовій частині проходять строкову службу хлопці з Полтавської, Київської, Чернігівської, Донецької та інших областей України. Державний прапор піднімають солдати Микола Осінський та Олександр Мельничук. Поруч стоять їхні побратими – солдати Сергій Черниш, Анатолій Оврах та інші. Завдяки тому, що офіцери проводять ретельну роботу з молодим поповненням для скорішого становлення і якісного виконання покладених завдань, юнаки знають алгоритм дій в повному обсязі.

Після заступання підрозділу на бойове чергування підполковник Микола Задорожний зауважив, що військовослужбовці підготувалися добре до виконання бойового завдання. Проведено цілий комплекс заходів, теоретичних, практичних занять з усім особовим складом, перевірено роботу вузлів й агрегатів складної техніки протиповітряної оборони.

А за словами командира частини полковника Віталія Павлюченка, мешканці Криму можуть працювати і спати спокійно – повітряний простір і вдень, і вночі надійно охороняється військовослужбовцями-гвардійцями.

– Мирне небо знаходиться під пильним наглядом воїнів протиповітряної оборони, які з честю дотримуються традицій наших попередників – оборонців героїчного Севастополя. Це звичайні, і, в той же час, – дуже відповідальні люди, готові виконати свій обов'язок. Рідні і близькі кримчан, для когось – просто сусіди і знайомі, які живуть поруч, – усі вони впевнено несуть службу на бойових постах, за пультами грізної техніки, – зауважив командир зенітної ракетної частини.

Руслан Семенюк.
Спеціально для "КУ".

ПРЕЗЕНТАЦІЇ

"Болить в моїй душі Афганістан"

Саме так називається друга збірка поетеси Альбіни Беззуб, презентація якої відбулась у старокостянтинівському гарнізонному Будинку офіцерів і яка присвячена черговій річниці виведення Радянських військ з Афганістану.

Перша збірка віршів Аліни Беззуб "Дорогами Афганістану" була надрукована у 2009 році. Вітаючи Альбіну Анатоліївну з виходом нової книги, голова Старокостянтинівської районної організації воїнів-інтернаціоналістів Віктор Перепічка зауважив, що поетеса – дружина героя-афганця, який помер від отриманих поранень, знайома з багатьма воїнами-афганцями, членами їх сімей. Мабуть, саме тому вона пише зворушливі душі й серцю вірші, ніби сама була свідком тих страшних подій.



– Не випадково частина віршів присвячена героям Афганістану старокостянтинівського краю, – зауважив начальник 42-го гарнізонного Будинку офіцерів підполковник Євген Блискун, – матерям, льотчикам і технікам 168-го винищувального авіаційного полку, засновникам єдиного на теренах Хмельниччини музею воїнів-афганців, який знаходиться саме у нашому військовому закладі культури.

Альбіна Беззуб є членом ради Старокостянтинівської районної організації воїнів-інтернаціоналістів та літературного клубу "Первоцвіт". За активну участь у військово-патріотичному вихованні молоді, роботу щодо вшанування учасників бойових дій в Республіці Афганістан її нагороджено медаллю УСВА "За громадянську мужність".

Привітати Альбіну Беззуб з виходом чергової збірки віршів "Болить в моїй душі Афганістан" завітали начальник Старокостянтинівського гарнізону військовий льотчик першого класу полковник Сергій Близнюк, командири дислокованих тут частин, міський голова Микола Мельничук та представники районної державної адміністрації та районної ради, однокласники, друзі, знайомі, просто не байдужі до її творчості люди. Деякі вірші Аліни Беззуб покладено на музику. Того вечора усі присутні мали нагоду почути не лише поезію, а й гарні пісні у прекрасному виконанні заступника начальника гарнізонного Будинку офіцерів Олександра Петрука, хору ветеранів війни і праці районного Будинку культури "Подоляни".

Альбіна Анатоліївна подарувала усім присутнім збірку з побажанням добра і щастя, щиро подякувала за привітання, а також висловила вдячність депутатам районної і міської рад, приватним підприємцям, які допомогли коштами у виданні книги. Така увага та підтримка надихає поетесу до написання нових віршів. Тож хочеться сподіватися, що незабаром знову відбудеться віншування з нагоди виходу у світ третьої книги винуватиці чудового літературно-музичного вечора.

Василь Дацюк.
м.Старокостянтинів.
Фото автора.

СПІВПРАЦЯ

У Національному університеті оборони України відбувся XI-й Міжнародний тиждень



До заходів Міжнародного тижня, який пройшов відповідно до Імплементаційної програми робочого плану Військового комітету Україна-НАТО на 2011-2012 роки, залучались близько 400 осіб. Серед них – представники Міністерства оборони та Генерального штабу Збройних Сил України, державних установ, слухачі та науково-педагогічні працівники Національного університету оборони України, Воєнно-дипломатичної академії, фахівці провідних вищих військових навчальних закладів та інших військових формувань України, посольств країн-членів Північноатлантичного альянсу тощо.

Тематика занять, що були проведені протягом XI-го Міжнародного тижня, включала питання еволюції НАТО, місця Альянсу у системі міжнародних організацій, загроз міжнародній безпеці, сучасних операцій, трансформації Організації Північноатлантичного договору та його відносин з Росією та Україною.

Досвід проведення Міжнародних тижнів свідчить про їх важливе науково-теоретичне та практичне значення. Вони сприяють активізації наукового пошуку і досліджень серед слухачів, науковців та науково-педагогічних працівників вищих військових навчальних закладів у сфері міжнародної безпеки, усвідомленню всіма учасниками реального стану сучасної міжнародної безпеки та спільному пошуку ефективних шляхів її зміцнення, формуванню в офіцерському корпусі власної позиції щодо місця і ролі України у системі сучасної міжнародної безпеки, подальшому розвитку практичного співробітництва між Альянсом та Україною.

За повідомленням Департаменту преси та зв'язків із засобами масової інформації Міноборони.

ТЕРИТОРІАЛЬНА ОБОРОНА

Охорона Прикарпаття – справа спільна

У приміщенні Івано-Франківської ОДА відбулись перші в цьому році установчі навчання з територіальної оборони області. До їх проведення були залучені представники всіх районних адміністрацій та голови міст Прикарпаття, а також керівники військових комісаріатів та представники МНС і внутрішніх справ.

Розпочав навчання доповіддю військовий комісар Івано-Франківської області полковник Ігор Боловицьких. Він наголосив, що до питання територіальної оборони потрібно підходити відповідально і безапеляційно, адже Прикарпаття – це регіон, де можуть трапитись не тільки природні лиха, але й техногенні катастрофи. І тому від злагодженості та чіткого корегування дій між представниками різних міністерств і відомств великою мірою залежатиме безпека громадян. Перший заступник голови Івано-Франківської ОДА Василь Плавюк поставив вимогу до присутніх керівників міст та районів переглянути всі установчі документи стосовно територіальної оборони. Адже, за словами чиновника, багато з них написані кілька років тому і просто втратили свою актуальність. Тепер їх потрібно переписувати заново, щоб привести у відповідність до вимог сучасних реалій. Також чиновник зобов'язав усіх керівників районів у найближчі терміни провести на місцях спільні наради з представниками всіх силових структур стосовно подолання можливих кризових ситуацій.



На завершення заступник Івано-Франківського обласного комісара полковник Ігор Палагнюк повідомив присутнім, що одне з навчань, які заплановані на цей рік, буде відбуватись на території однієї з військових частин гарнізону. І всі цивільні керівники області зможуть ознайомитись з реальним життям військ, військовою технікою, а також виконати вправи зі стрілецької зброї.

Нагадаємо, що на Прикарпатті, яке має державний кордон у понад 50 кілометрів, знаходиться 61 важливий об'єкт, у тому числі 26 державних, 4 військових та 27 техногенно небезпечних.

Тарас Грень. РМЦ Міністерства оборони України.

ПРОКУРАТУРА ПОВІДОМЛЯЄ

Прокурорська перевірка засвідчила...

Одним з найефективніших способів виявлення порушень у дотриманні законності в піднаглядних військовій прокуратурі Вінницького гарнізону частинах була і залишається прокурорська перевірка.

Так, нещодавно, в результаті проведених перевірок майже у десяти військових частинах, виявлено факти випуску з автомобільних парків несправних транспортних засобів без проведення їх попереднього технічного огляду, без медичного огляду водіїв, з відсутністю в останніх усіх необхідних документів на транспортний засіб.

– Подібний стан справ є не припустимим, – вважає заступник військового прокурора Вінницького гарнізону підполковник юстиції Володимир Клепіковський. – Статистика дорожньо-транспортних пригод, скоєних учасниками дорожнього руху в країні, дуже не втішна. Так, за даними Департаменту ДАІ МВС минулого, 2010-го, року в Україні зафіксовано понад 31 тисячу ДТП із постраждалими, в яких загинуло більше чотирьох з половиною тисяч осіб, 38113 людей було травмовано. Вінницький зональний відділ військової служби правопорядку констатує, що минулого року у Вінницькій області на військовому транспорті не сталося жодної ДТП. Та це не означає, що з таким ставленням до службових обов'язків, як у перевірених військових частинах, нам і надалі вдасться уникати травмувань і жертв під колесами.

Підполковник юстиції Володимир Клепіковський також додав, що військовим прокурором гарнізону командирам частин, де були виявлені порушення, внесено відповідні подання та приписи.

Разом з тим, викликають занепокоєння й інші факти недотримання чинного законодавства, виявлені в ході перевірок працівниками військової прокуратури. Так, перевіркою у Вінницькому обласному військовому комісаріаті встановлено, що ОВК як замовник та Акціонерне товариство відкритого типу "Хмельницькатомтехенерго" як виконавець уклали договір про надання послуг з поточного ремонту кабельних ліній. Відповідно до договору виконавець повинен був завершити свої роботи за десять днів. Вартість робіт складала трохи більше 382 тисяч гривень. Зазначені кошти "Хмельницькатомтехенерго" у повному обсязі отримало, як і належить, в строк – через шість днів з моменту укладання договору. Минуло майже півроку, а АТВТ "Хмельницькатомтехенерго" своїх зобов'язань у повному обсязі так і не виконало, що засвідчив акт перевірки у присутності представника виконавця робіт.

– За цим фактом військовою прокуратурою гарнізону було заявлено позов в інтересах Вінницького ОВК про зобов'язання "Хмельницькатомтехенерго" виконати ремонтні роботи кабельної лінії, який судом задоволено повністю, – каже підполковник юстиції Володимир Клепіковський. – Наразі позов в інтересах замовника про стягнення штрафних санкцій з виконавця за несвоєчасність виконання договірних зобов'язань у сумі понад 120 тисяч гривень знаходиться на розгляді.

Крім того, за результатами останніх перевірок військовою прокуратурою гарнізону заявлено ряд інших позовів. Так, в інтересах КЕВ міста Вінниці прокуратурою подано позов до однієї із сільських рад про оскарження дій та скасування рішення про надання дозволу на виготовлення документів та видачу свідоцтва про право власності на 8 мисливських будинків та двох господарських будівель загальною площею майже у 800 кв.м. Суд позов задовольнив повністю, зараз триває розгляд апеляційної скарги. У суді на розгляді також знаходиться позов до Вінницької обласної ради про оскарження дій та скасування про вилучення землі у товариства військових мисливців та рибалок ЗС України.

Нещодавно було задоволено позов до виконкому Гайсинської міської ради, в якому військова прокуратура вимагала визнання протиправною бездіяльність і просила суд зобов'язати виконком вчинити певні дії на оформлення права власності на 81 квартиру за Міністерством оборони України. Вказані квартири знаходяться у 96-квартирному житловому будинку, зведення якого здійснювалось за рахунок бюджетних коштів, призначених для будівництва житла військовим.

На суму у півтора мільйони гривень не так давно було задоволено позови в інтересах Командування ПС ЗС України до ЗАТ "Авіакомпанія ВОЛАРЕ" про стягнення заборгованості за оренду повітряного судна та авіадвигунів і нарахування пені.

Лише минулого року в інтересах держави було заявлено 39 позовів. Суди задовольнили їх на суму 3,5 мільйони гривень, з яких 1,2 мільйона вже відшкодовані.

Андрій Агєєв. "Крила України".

ПРОФЕСІЙНА АРМІЯ



"В армії керують я та сержанти"

8 лютого у Варшавсько-Одеській ордена Суворова III ступеня зенітній ракетній частині Повітряних Сил Збройних Сил України відбулася зустріч сержантського складу частини з командиром Повітряного командування "Південь" генерал-майором Павлом Зуєвим.

Розпочинаючи виступ перед молодшими командирами, генерал-майор Павло Зуєв нагадав крилату фразу "маршала Великої Перемоги" Георгія Костянтиновича Жукова: "В армії керують я та сержанти".

– Начальником Генерального штабу – Головнокомандувачем Збройних Сил України 2011 рік визнаний роком підготовки сержантського складу. Молодші командири завжди були допомогою офіцерському складу, і кому, як не сержантам, першими розпочинати вивчення та підготовку особового складу строкової служби до умов військового сьогодення, – зазначив у своєму виступі голова Ради сержантів частини старший сержант військової служби за контрактом Ігор Романішен.

Він закликав увесь сержантський склад докласти максимум зусиль щодо якісного виконання функціональних обов'язків, дотримання високого стану військової дисципліни, особистим прикладом надихати підлеглий особовий склад на якісне виконання завдань за призначенням.

Також командир Повітряного командування "Південь" генерал-майор Павло Зуєв довів до сержантського складу про можливість тимчасового заміщення офіцерських посад сержантським складом з подальшим навчанням у вищих військових навчальних закладах, а ті, хто вже мають вищу освіту, – мають можливість отримати первинне офіцерське звання. На завершення зборів командний склад об'єднання відповів на всі питання, які турбують молодших командирів частини.

Сергій Балановський. Спеціально для "Крила України".

ОСОБИСТІСТЬ

Командарм-ракетник



12 лютого свій 73-ий День народження відзначає єдиний командарм-ракетник незалежної України – заступник Міністра оборони України – командувач 43-ої Ракетної армії генерал-полковник у відставці Володимир Михтюк.

Більшу частину свого життя ця людина присвятила благородній справі – захисту Вітчизни. Яку б посаду Володимир Олексійович не займав, вище командування завжди відзначало його командирський хист, невтомну працю та повагу до підлеглих. Своєю принциповістю, баченням головного в роботі, справедливістю й доброзичливістю до людей, він заслужили величезний авторитет у військових колективах.

Бойовий шлях, який пройшов генерал від курсанта Чорноморського вищого військово-морського училища й до заступника Міністра оборони України, командувача одного з найпотужніших у світі стратегічного об'єднання ракетних військ, яким була прославлена 43-а Ракетна армія, це – неоцінений внесок у справу створення й розвитку Ракетних військ стратегічного призначення Збройних Сил СРСР. Саме під його керівництвом на бойове чергування було поставлено декілька десятків ракетних комплексів різних модифікацій та поколінь. Його висока принциповість, уміння визначити у роботі найголовніше, а також людяність стали причиною того, що авторитет командарма у військах армії та, згодом, серед її ветеранів був і залишається величезним.

Самовіддана служба генерал-полковника Володимира Михтюка на благо постійного зміцнення обороноздатності нашої Батьківщини високо оцінена нею. Доказ цьому – ордени на його парадному однострої: Трудового Червоного Прапора, Червоної Зірки та "За службу Родине в Вооружённых Силах СССР", численні медалі та відзнаки СРСР та України.

У цей святковий день усі бойові друзі, товариші по службі вітають іменинника і зичать міцного здоров'я, справжнього щастя, завжди гарного настрою й мирного неба над головою!

Бойові друзі, ветерани 43-ої Ракетної армії.

ЛЮДИ І ДОЛІ

5 тисяч годин у повітрі

Саме стільки налітав за свою службу добре відомий на теренах колишнього Радянського Союзу військовий льотчик-інструктор першого класу полковник у відставці Дмитро Федорович Байнетов. Нещодавно йому виповнилося 83 роки. За своє життя він опанував і літав на чотирнадцяти типах літаків, був радником головного штурмана ВПС В'єтнаму, особисто підготував сотні військових льотчиків і декількох майбутніх космонавтів. Попри поважний вік ветеран авіації і зараз продовжує займатися справою свого життя. Працює завідувачем музею Чернігівського вищого військового авіаційного училища льотчиків, передає досвід вихованцям Чернігівського ліцею з посиленою військово-фізичною підготовкою.

З днем народження Дмитра Федоровича привітали вихованці, викладачі та керівний склад ліцею, генерал-лейтенант Любомир Петрів, генерал-майор Віктор Вінниченко, полковник Іван Остренко та багато інших колишніх курсантів та викладачів Чернігівського вищого військового авіаційного училища льотчиків. Мобільний телефон ветерана майже весь день не стихав: дзвінки з привітаннями від колишніх та діючих льотчиків надходили чи не з усіх куточків колишнього Союзу.

На долю Дмитра Федоровича випало чимало труднощів. Лихоліття війни, напівголодне дитинство. Та це його лише загартувало. П'ятнадцятирічним підлітком він виготовляв деталі для літаків на Хабаровському оборонному авіаційному заводі. Поряд знаходився великий військовий аеродром, із Дмитро не раз з заздрістю спостерігав, як льотчики піднімали в повітря ТБ-3, І-16, ПО-2, Р-5, важкі бомбардувальники СБ, виконували стрибки з парашутом. Саме тоді він і вирішив пов'язати своє життя з небом.

Швидко промайнуло курсантське навчання. Дмитро Федорович розпочав лейтенантську службу льотчиком-інструктором Сталінградського вищого авіаційного училища льотчиків, а пізніше продовжив у Чернігівському. Тут він зразково виконував обов'язки командира ланки, льотчика-методиста, командира авіаескадрильї, заступника командира полку, старшого штурмана училища і, зрештою, начальника льотно-методичного відділу училища.



Після спецвідрядження до В'єтнаму, де він рік працював радником головного штурмана ВПС, Байнетову присвоїли звання полковника згідно із наказом який підписав особисто тодішній міністр оборони СРСР маршал Дмитро Устинов.

За роки військової служби Дмитро Байнетов виконував польоти на 14 типах літаків, серед яких багато модифікацій МіГів та Яків, інших навчальних і бойових літаків. За роки служби полковник був нагороджений орденом "За службу Батьківщині у ЗС СРСР" 3-го ступеня, 18 медалями, має велику кількість грамот і подяк.

Будучи льотчиком-інструктором Дмитро Федорович вчив авіаційному мистецтву майбутніх космонавтів, тоді ще курсантів, а зараз – двічі Героя Радянського Союзу генерал-полковника Леоніда Кизима і Героя України генерал-майора ВПС України Леоніда Каденюка.

Поряд з сотнями курсантів, з яких Байнетов виховав льотчиків-асів, (вони і тепер не забувають свого наставника, приїздять у гості, телефонують і пишуть листи), ветеран авіації підготував собі й достойну зміну в сім'ї. Його син Сергій – генерал-лейтенант ВПС ЗС Російської Федерації, начальник Департаменту безпеки польотів авіації ЗС РФ. Вперше майбутній генерал сів за штурвал літака і виконав стрибок з парашутом саме зі своїм батьком.

У творчому доробку ветерана – книги "Чернігівські крила", "Крилаті роки", "Погон ліцейський нам за честь", сотні матеріалів у різноманітних друкованих виданнях.

Олександр Парій. м.Чернігів. Фото автора.

АРМІЯ ТА СУСПІЛЬСТВО

"Солдатські матері" інспектують війська

4 лютого відбувся візит комітету солдатських матерів на чолі із його головою Надією Савицькою до Васильківського гарнізону, що на Київщині. Метою заходу стало детальне ознайомлення з життєдіяльністю та харчуванням військовослужбовців строкової служби.





У бригаді тактичної авіації, якою командує полковник Нагім Мусаєв, представники командування частини відповіли на численні запитання гостей, а також розповіли про умови проходження служби у частині, побутові умови та порядок харчування особового складу.

Під час зустрічі "солдатські матері" також поспілкувались із начальником головного планово-економічного відділу Державного підприємства Білоцерківський військторг, який саме і забезпечує поставку продуктів харчування до частин Васильківського гарнізону.

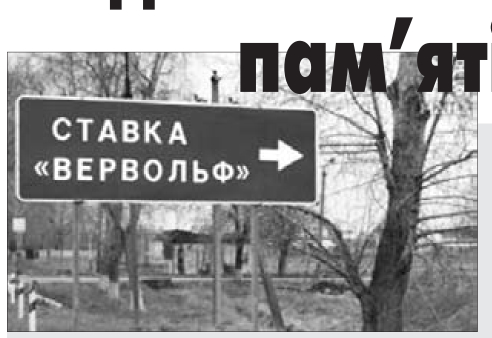
Представники комітету відвідали їдальню Об'єднаного навчального центру Повітряних Сил Збройних Сил України, а також поспілкувалися із солдатами строкової служби. Вони були присутні й під час прийому їжі військовослужбовцями та розділили із ними невибагливий солдатський обід, який, до речі, припав їм до смаку.

– Ми задоволені тим, що побачили. Такі раптові візити дають змогу перевірити те, як насправді харчуються наші діти. Хочеться, щоб у всіх військових частинах було таке належне забезпечення та харчування військовослужбовців, – зазначила у промові голова комітету солдатських матерів Надія Савицька.

Любов Киналь. Фото автора.

ПАМ'ЯТАЄМО

Видатні пам'ятки невидатної пам'яті жахливої війни



До Дня захисника Вітчизни з військовослужбовцями центру радіорелейного та тропосферного зв'язку батальйону зв'язку, начальником якого є майор Ігор Шамро, заплановано низку екскурсій пам'ятними місцями Великої Вітчизняної війни. Так, нещодавно солдати-зв'язківці відвідали ставку Гітлера "Вервольф", що на Вінниччині, де зараз розташовується музей. Екскурсію проводив позаштатний співробітник даного історичного музею, начальник відділення водіїв тропосферних станцій прапорщик Володимир Волинець, який протягом багатьох років вивчає історію Великої Вітчизняної.

Під час екскурсії військовослужбовці дізнались багато цікавої та корисної інформації про територію ставки, її будівництво, схему розташування приміщень та їх призначення, систему охорони, історичне значення та, звичайно, про її таємниче знищення.

Також особовому складу було продемонстровано зразки озброєння військової техніки й обмундирування як радянських, так і німецьких вояків часів Другої світової.

Ставка Гітлера "Вервольф" розташовувалась у восьми кілометрах на північ від Вінниці. Вона призначалася для керування військовими діями на Східному фронті, а деякі дослідники припускають, що навіть для подальших бойових дій у напрямку Ірану та Індії.

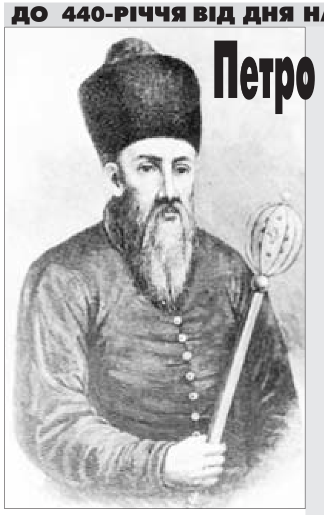
Відомо, що будівництво польової ставки на Східному фронті планувалося біля Лубен Полтавської області. Але передумали. Можливо, тому, що бліцкриг не вдався і війна затягувалася, чи через досить активну діяльність партизанських загонів, які відразу зацікавилися таємним об'єктом (нагадаємо, що саме на Полтавщині почав діяти невеликий загін партизан під проводом легендарного Сидора Ковпака, який згодом розрісся до



Першої Партизанської дивізії).

Закінчення на 6 стор.

ДО 440-РІЧЧЯ ВІД ДНЯ НАРОДЖЕННЯ



Петро Конашевич Сагайдачний

Продовження. Початок у №№ 46-47, № 51-52, 1-5.

Одним із прикладів військового таланту Сагайдачного є перегрупування козацького війська під час бою, який відбувся 3 вересня 1621 року. Щоб уникнути зайвих втрат від інтенсивного вогню турків, які наступали, гетьман сконцентрував сили на правому і лівому флангах, практично оголивши позицію по центру. Внаслідок багаторазового збільшення чисельності військ на флангах відповідно посилювалася і сила удару на основних напрямках контратаки. При цьому зросла щільність і ефективність рушничного вогню – головного козиря козацької піхоти. Таке розташування дало їм відчутні переваги. Опинившись у вогняному “мішку” між двома угрупованнями козацького війська, ворог почав поспішно відступати. Контратакуючим ударом запорожці все далі гнали османців від своїх позицій. На місці бою залишилася сила-силенна вбитих турецьких солдатів, лежали покинуті гармати. Втрати у живій силі набували для султанського війська загрозливих розмірів. За різними даними, того дня Осман II втратив від 10 до 20 тисяч своїх воїнів.

Для оборони від артилерійського вогню й ручної вогнепальної зброї в козацькому таборі застосувалося не тільки перегрупування військ у ході бою, але й використовувалися також різні земляні укріплення – вали, рови, шанці і навіть незвичні для тогочасної воєнної інженерії споруди “бліндажного” типу. Між іншим, козаки, які прекрасно володіли мистецтвом спорудження польових укріплень, постійно мали при собі заступи. Що стосується козацьких “бліндажів”, то вони досить надійно захищали від ворожих ядер. Це підтвердили, зокрема, події 4 вересня, коли вся сила артилерійського вогню турків була спрямована на козацький табір. Безпрецедентний за своїми масштабами гарматний обстріл тривав п’ять годин. Навіть загартований у багатьох битвах Ходкевич признався, що ніколи в житті не чув такого гучного гарматного грому. Але цей артилерійський обстріл приніс туркам мізерний результат. Козаки покинули позиції, куди потрапляли ядра, і зайняли місця в так званих “печерах”. У результаті їхні втрати були мінімальними – загинув один курінний отаман Васюк Зоря.

Подальші події того дня розгорталися так. Польський загін під командуванням Русиновського у складі кількох хоругов і важкоозброєної кавалерії завдав відволікаючого удару по турках, а козаки, разом з кількома польськими загонами, піднялися в атаку і надвечір увірвалися до табору Османа II. У самій гущі бою перебував і Сагайдачний, який послав гінця до Ходкевича з вимогою якнайшвидше прислати підкріплення. Однак головнокомандувач польського війська не скористався надзвичайно сприятливою ситуацією, яка давала шанс рішуче переломити хід війни на користь об’єднаних козацько-польських сил. Козаки не дочекалися на підмогу. Але, незважаючи і на таку обставину, операція відіграла велику роль у поразці турецького війська. Причому не тільки тому, що противник зазнав важких утрат (очевидець подій Матвій Титловський називав цифру – 15 тисяч убитих турецьких солдат, з них понад три тисячі яничар). Своїм несподіваним проривом у табір, який вважався неприступною твердинею, козаки підірвали бойовий дух турецької армії і похитнули її волю до перемоги.

Поряд з атаками Сагайдачний організував ефективну систему оборонного вогню, максимально використовуючи бойові можливості козацького війська. Під Хотином чи не вперше у таких масштабах успішно пройшов перевірку новий тактичний прийом – залповий вогонь з мушкетів по ворогу з максимально близької відстані. Про це свідчать воєнні дії 8 вересня, коли величезне турецько-татарське угруповання на світанку розпочало атаку на козацький табір. Запорожці залягли у шанцях і, не відкриваючи стрільби, чекали підходу ворога. А коли турки почали масово долати оборонний рів, козаки за командою одночасно підвелися по всій лінії оборони і впритул відкрили по атакуючих вогонь з мушкетів. Підсумок того дня був сумним для султана. Лише в рову перед козацьким табором полягло понад три тисячі його воїнів. Утрати ж козаків були відносно невеликими.

Сагайдачний, який великого значення надавав фактору раптовості, приділяв пильну увагу організації нічних атак. У плани гетьмана входив навальний удар всіма наявними козацько-польськими силами по розташованому на ніч турецькому табору. Проте спротив цим задумам чинив честолюбний Ходкевич, який не бажав ділити з кимось славу переможця. До того ж, консервативно мислячий головнокомандувач коронного війська не міг сприйняти нових повівів у воєнній тактиці. Вихований на традиційних шляхетських цінностях з притаманним їм кодексом лицарської честі, він визнавав лише “благородні” бойові дії. Тому Ходкевич упереджено ставився до таємничих нічних вилазок, що, на його думку, були чужими лицарській звитязі справжнього шляхтича, котрий здобуває славу тільки у відкритому бою.

Проте литовський гетьман відчував єством, як у потилицю йому дихає могутня воєнна машина турецької армії.

Це змусило Ходкевича вгамувати амбіції і визнати необхідність проведення нічного бою. Польське командування спільно з Сагайдачним розробило детальний план нічної операції, в якому втілилися основні тактичні задумки козацького гетьмана. Він передбачав одночасний наступ козацьких і польських сил на турецький табір з двох напрямків. Основний удар мав завдати двадцятитисячний кулак запорожців у взаємодії з кількома загонами польської армії. У прорваний прохід поблизу Дністра мали кинутись усі наявні хоругви Ходкевича. Другий – фактично допоміжний маневр з боку лісу – мали здійснити піхотні загони польської армії (угорські та німецькі). За планом операції тут повинні були розміститися резервні сили, завданням яких було відбити можливі атаки татарської кінноти.

Далі буде.

Видатні пам’ятки невидатної пам’яті жахливої війни

Закінчення. Початок на 5 стор.

А Вінниця була більш віддаленим і затишним містом. Крім того, поряд мали будувати транс’європейську магістраль Гамбург – Готенланд (Крим).

Інша версія стверджує, що німецька ставка знаходиться саме в тому районі, де до війни була побудована підземна ставка для штабу Радянської армії.

Будівництво тривало з осені 1941-го до кінця 1943 року (перша черга була здана в експлуатацію у квітні 1942-го). Будували фірми й спеціалісти з Німеччини, Польщі, Голландії. За різними даними, на об’єкті працювали від шести до десяти тисяч радянських військовополонених. Залучалися також мешканці навколишніх сіл.

“Вервольф” фактично був зменшеною копією головної ставки Гітлера “Вольфшанце” у Східній Прусії. Зовнішньо ставка мала досить непоказний вигляд. Наземна частина складалася із вісімдесяти однієї будівлі. Майже всі вони були побудовані з дерева та накриті дерев’яними дахами. З північного боку під лісом розташовувалась електростанція. Поблизу – дві радіостанції, приміщення для персоналу, охорони, водокачка та навіть басейн. Трохи далі – телефонний вузол, який забезпечував прямий зв’язок із Берліном, Києвом, Ростовом, Харковом, Дніпропетровськом та Житомиром. Поряд зі ставкою була передбачена злітно-посадкова смуга для літаків. Підземна частина складалась із трьох залізобетонних бомбосховищ масивної конструкції. Зокрема, стіни головного бункера фюрера завтовшки два з половиною метри, а товщина перекриття – чотири з половиною метри.

Територія була замаскована. Всі будівлі пофарбовані в темно-зелений колір, над підземними спорудами посаджені дерева та кущі. Навколо ставки височіло тридцять шість спостережних веж. Уздовж залізниці Калинівка – Вінниця постійно курсував панцерник, а в лісі і по дорогах кожні двісті метрів – таємні спецзастави. І, зрозуміло, особливий режим. Був проведений перепис місцевого населення, видані спецперепустки, введена комендантська година. Безпосередньо ставку охороняла спецчастина дивізії “Велика Німеччина”, що мала назву “Батальйон супроводження фюрера”.

Поряд із “Вервольфом” розташовувалась ставка командувача Люфтваффе, рейхсмаршала Герінга “Штайнбрух” (нім. Каменеломня). Вона розміщувалась за тридцять кілометрів на північ від Вінниці біля села Черепашинці. На виїзді з Житомира будувалася ставка рейхсфюрера СС, міністра внутрішніх справ Гіммлера “Хегевальд” (нім. Заповідний ліс). Вона призначалась також для рейхсміністра Ламмерса та міністра закордонних справ Ріббентропа.



За весь час існування ставки, Гітлер відвідав її щонайменше тричі. Найбільш тривалий час він перебував тут із 16 липня по 31 жовтня 1942 року. Пізніше “Вервольф” як ставку використовував командувач групи військ “Південь” фельдмаршал Еріх фон Манштейн. У березні 1944 року німці під час відступу знищили об’єкт. Ставку просто висадили у повітря, як зарядів використали авіабомби.



У післявоєнній пресі будь-яка згадка про “Вервольф” – надзвичайна рідкість. Таке враження, що цей об’єкт відігравав надзвичайно малу роль у ІІ-ій світовій. Або ж про нього всі забули.

Завісу таємничості навколо ставки для широкого загалу було знято в 1959 – 1960 роках, коли вінничанин Іван Безуглий, колишній співробітник КДБ, опублікував у періодиці матеріали про боротьбу місцевого населення з окупантами.

Ставка і до сьогодні залишається малодослідженим об’єктом. Упродовж 1988 – 1991 років тут працювала експедиція кафедри технічної кібернетики Московського геологорозвідного інституту. Працівникам експедиції вдалося відновити точні розміри території ставки та її окремих зон. Крім того, було виявлено місцезнаходження центрального в’їзду, котельної, електростанції, водокачки, очисних споруд, плацу та КПП.

Атмосфера таємничості навколо “Вервольфу” і досі не зникає. Вийшли в світ декілька книжок, присвячених ставці, опубліковано низку наукових статей та досліджень, в яких чітко розвіюються усі міфи про “Вервольф”. Зокрема, назва ставки пишеться не як “Werwolf”, а як “Wehrwolf”, а тому перекладається не як “перевертень”, а як “озброєний вовк” або “вовче лігво”. Бункери “Вервольфу” мали тільки один рівень під землею, а сама ставка не була розрахована на ядерну війну. До того ж, ніяких казкових багатств в бункерах “Вервольфу” не було, лише деякі матеріальні цінності, адже це була ставка самого Гітлера. Та незважаючи на це, публічні дискусії про вісім поверхів бункерів, сотні метрів підземних переходів, “бурштинову кімнату” тощо продовжуються.



Олександр Олехнович.

Із щитом та мечем посеред ракетного обстрілу

Війна… Жахлива – але теж одна із сторін життя. Хоча ці життя – тисячами, мільйонами – вона забирає, але й на війні люди живуть. Одні – аби чинити лихо, інші – захищаючи свою землю, свободу свого народу, право на те ж саме життя. Як і у мирному житті, на війні є люди різних професій. Не з одних лише піхотинців, танкістів, артилеристів, десантників, льотчиків та представників інших, так би мовити, "бойових" військових спеціальностей складається армія. Є люди, які у різний спосіб забезпечують ведення бойових дій. Серед них – і працівники військових прокуратур, адже і у мирному житті, і, тим більше, на війні, без них – нікуди. Вони захищають бійців від дідівщини та намагаються, нехай і – суворою караючою рукою, але – викорінити її. Вони ж розслідують і велику кількість найрізноманітніших злочинів, яких, на превеликий жаль, під час війни скоюється ще більше, ніж без неї…

"Ворошиловські стрільці"

… Белуджі бушували, немов прибій у зимовій Одесі. Та ні, куди там чорноморським хвилям!.. Тут дотепніше буде, мабуть, із японськими цунамі порівняти… Словом, плем'я белуджі у декілька тисяч штиків чисельністю було на межі збройного повстання проти шураві, хоча ще вчора, як і попередні шість років війни, вони дотримувалися суворого нейтралітету у війні урядових військ та незаконних бандформувань. І все – через пиятство!..

У гарнізоні Лашкаргах, що в провінції Гильменд, солдати-артилеристи перепилися бражки. Те, що на війні люди, які щодня ризикують життям, бачать смерть та постійно знаходяться у стані нервового збудження, випивають, ні для кого не таємниця. По-всякому буває… А де було солдатові в Афганістані взяти горілку? Ціна її у військторгівському магазині (які були далеко не у кожному гарнізоні!) була такою, що солдат купити оковиту не міг, та й не продав би йому ніхто. Що ж залишалося, аби зняти напругу й розслабитися? Хтось знаходив спокій у наркотиках, та, на щастя, таких було меншість. Переважна ж більшість шукали, так би мовити, спиртозамінники. Хтось купляв чи вимінював – на предмети обмундирування, тушонку, згущенку, а нерідко – і набої – бридкий, але досить міцний афганський шароп у поліетиленових пакетах. А хтось – купивши, а частіше – просто вкравши у їдальні чи на продскладі з десяток кілограмів цукру, заквашував у бідоні чи термосі бражку. Оскільки самогонних апаратів у дружній азійській державі чомусь не існує, пити доводилося не горілку, а бражку. Ось і горе-гармаші: напилися – і давай шмаляти з гармати. Може, у бою, на тверезу голову, вони й не були такими снайперами, а тут влучили точнісінько! Якраз у кишлак племені белуджі… Чоловік п'ятнадцять загинуло, і ось белуджі заворушилися. Потрібно було терміново вилітати у кишлак, аби розбиратися на місці та заспокоювати старійшин.

Виконуючий обов'язки військового прокурора Кандагарського гарнізону Обмеженого контингенту радянських військ в Республіці Афганістан підполковник юстиції Михайло Мусієнко вирішив вилетіти о шостій ранку. Пара вертольотів Мі-8 мала злетіти з аеродрому Кандагар та взяти курс на пустелю Регістан. Та сталося так, що прокурор запізнився, і вертольоти злетіли без нього. Щойно вони почали набирати висоту, як в один із бортів влучила ракета. Збитий вертоліт упав. З екіпажу та шістьох пасажирів не вижив ніхто… Другий вертоліт, відстрілявши інфрачервоні пастки, стрімко зайшов на посадку.

Та летіти у Лашкаргах було потрібно! Звичайно, не до белуджі: це було метою прокурора, інші ж летіли у своїх службових справах. О восьмій, вже чотирма бортами (дві "вісімки" та дві "двадцятьчетвірки" для прикриття), кандагарці вилетіли вдруге. Над пустелею йшли настільки низько, що аж дух захоплювало! Понад самими барханами летіли!



На щастя, до Лошкарьовки, як на свій манер шураві називали афганський Лашкаргах, долетіли без проблем. Та на місці – нова надзвичайна подія. Два вертольоти із лошкарьовськими спецназівцями поверталися з операції. І ось, не долетівши зовсім трохи, вони потрапили під обстріл. На очах прокурора протягом дня розбився другий вертоліт! І жертв було не менше. Можна лише уявити собі враження людини, яка, в принципі, у боях не бувала, хоч під обстріли потрапляти доводилося…

Посилив враження "афганець". Так радянські солдати і офіцери називали буревій, який, раптово починаючись, запорошував усе пилом пустелі.

– Опівдні раптом стало темно, немов вночі, – згадує Михайло Мефодійович. – Задув "афганець", і майже одразу з неба полив чорний, немов смола, дощ. Здавалося, сама природа оплакувала загиблих…

Наступного дня група з чотирьох офіцерів, до складу якої, окрім підполковника юстиції Михайла Мусієнка, увійшли начальник політвідділу та начальник особливого відділу місцевої бригади й перекладач-таджик, виїхала до кишлаку белуджі. Поїхали на уазику, без автоматичної зброї: особисти домовилися з місцевими, що крім пістолетів, гості зброї при собі не матимуть, адже їхали на переговори. Щоправда, по лимонці кожен до кишені все ж поклав…

Переговори пройшли вдало. Радянським офіцерам вдалося владнати конфлікт: вони просто відкупилися від белуджі, вибачившись за інцидент та пообіцявши відступний у вигляді продовольства – вагон борошна і вагон рису – та пально-мастильних матеріалів (цистерну солярки). Пообіцяли і винних покарати, проте старійшини, які під час переговорів сиділи пліч-о-пліч із шураві, пригощаючи гостей пловом і чаєм, на диво попросили не карати сарбозів (солдатів) і навіть закрити карні справи.

Кожен свою обіцянку виконав: белуджі і надалі зберігали нейтралітет, а шураві поставили обіцяні пальне й продовольство. За вдало проведені переговори усі четверо офіцерів були нагороджені орденами Червоної Зірки. Це був перший орден підполковника юстиції Михайла Мусієнка. Того ж дня він був нагороджений і афганським орденом Червоної Зірки.

Ішов до Мельпомени, а потрапив… до Феміди

… Навряд чи колгоспники Мефодій Павлович та Анастасія Павлівна Мусієнки могли уявити навіть у найпотаємніших мріях, що їх молодший син Мишко не продовжить селянську справу, як старші, Микола з Василем, а "виб'ється в люди". І настільки, що через багато років стане заслуженим юристом України!.. Хто б міг подумати тоді й те, що у мирний час синові-юристу доведеться, як і батькові-фронтовику, бувати під обстрілами, і що його першим орденом, як і у батька, стане Червона Зірка!..

Майбутній військовий прокурор народився та виріс у селі Кочержинці Уманського району Черкащини. Лише три роки минуло після завершення війни, тому часи були нелегкі, голодні. Та третій син у сім'ї Мусієнків, незважаючи на це, добре вчився у школі. У Мишка була заповітна мрія – пов'язати життя з театром. І з юних років хлопець цілеспрямовано йшов до неї: після школи закінчив режисерський факультет Дніпропетровського державного театрального училища і поїхав продовжувати освіту на найвищому рівні – у Вищому театральному училищі імені М.С. Щепкіна при Державному академічному Малому театрі Союзу РСР. На одне місце тоді у Москві був конкурс у 150 абітурієнтів. Український парубок пройшов два тури, і коли конкурс вже був менший ніж два чоловіки на місце й, здавалося, ось вона, омріяна мета, як до подальших іспитів його не допустили. Причина була банальна, та для тих часів – типова: дуже відчутний український акцент…

Розстроївся юнак і поїхав додому. А у Києві, проходячи повз будівлі Київського державного університету імені Т. Г. Шевченка, побачив оголошення про набір на юридичний факультет та військову кафедру при ньому. Михайло вирішив спробувати свої сили й… без жодних проблем склав вступні іспити та отримав студентський квиток! Так, лише познайомившись із театральним світом, вотчиною Мельпомени, юнак потрапив в обійми суворої Феміди.

Надворі стояв шістдесят восьмий рік. В принципі, у Михайла Мусієнка вже тоді була нагода перевірити себе у бойовій ситуації, адже він якраз мав іти до війська, а саме того року розгорнулися так звані чехословацькі події – "Оксамитова революція" у Празі. Втім, доля вирішила інакше: вже тоді голос та талант декламатора відкрили юнакові дорогу у мистецтво, і перед ним радо відкривав свої двері ансамбль пісні й танцю Київського військового округу. Та вступ на військову кафедру університету все змінив, і Михайло почав гризти граніт науки.

У стратегічних військах

На четвертому курсі Михайло Мусієнко отримав військове звання "лейтенант юстиції запасу", а одразу після випуску, в 1973 році, був призваний до лав Збройних Сил СРСР. Міг би лейтенант так і залишитися "дворічником" – відслужити обов'язкові два роки й піти працювати до звичайної прокуратури, не військової. Та молодий офіцер вирішив залишитися в армії.

Служити лейтенант юстиції потрапив до Ракетних військ стратегічного призначення, і першим місцем його служби став ракетний полігон Плесецький, що знаходиться в Архангельській області. Військова прокуратура гарнізону розміщувалася у місті Мирний.

Військовому слідчому Мусієнку доводилося розслідувати різні справи – і порушення правил несення бойового чергування, і випадки нестатутних відносин, і справи, пов'язані із крадіжками та зловживанням службовим становищем, перевищенням влади. Чотири роки офіцер прослужив на Півночі, і у 1977 році він був переведений на Батьківщину – в Україну. Віднині місцем служби старшого лейтенанта юстиції Мусієнка стала військова прокуратура 43-ої Ракетної армії РВСП, яка, разом із штабом армії, дислокувалася у Вінниці.

Старший військовий слідчий, а згодом – старший помічник військового прокурора – Михайло Мефодійович служив у Вінниці до відрядження в Республіку Афганістан у 1985 році, а після повернення з-за річки – до переведення



на вищу посаду у Генеральній прокуратурі України в 1995 році.

За капітаном, а згодом – майором Мусієнком була так би мовити закріплена 50-та ракетна дивізія, що дислокувалася у Білокоровичах. Найпершим завданням Михайла Мефодійовича була профілактична робота з попередження правопорушень у частинах та підрозділах цієї дивізії. Справився він з ним не те, що добре,і – блискавично! У 1982 році дивізія стала кращою в РВСП, за що отримала орден Бойового Червоного Прапора. За велику й успішно проведену профілактичну роботу майор Михайло Мусієнко був нагороджений не просто урядовою, а бойовою нагородою – медаллю "За бойові заслуги".

Початок останнього десятиліття існування Країни Рад був часом патріотичним. На афганську війну тисячі офіцерів їхали добровільно, пишучи рапорти із клопотанням про відрядження до Республіки Афганістан. Тоді більшість радянських людей щиро вірили, що ця війна справедлива, що СРСР насправді допомагає братньому південному народові та відстоює інтереси країни у цьому регіоні. Написав рапорт і майор юстиції Мусієнко. Розуміючи, що шансів він має зовсім небагато, адже ракетних військ в Афганістані не було, відтак і не було підстав відряджати на війну "ракетного прокурора", Михайло Мефодійович свідомо порушив усі писані й неписані правила, подавши рапорт "через голову" безпосереднього начальства – минаючи прокурора армії та прокурора РВСП – напряму, Головному військовому прокурору Збройних Сил СРСР.

Закінчення в наступному номері.

***Олексій Тригуб.
"Крила України".***

Виктор Георгиевич Пугачёв – лётчик-испытатель ОКБ имени П.О.Сухого.

Родился 8 августа 1948 года в городе Таганрог Ростовской области. Русский. Окончил среднюю школу.

В армии – с 1966 года. В 1970 году окончил Ейское высшее военное авиационное училище лётчиков, оставлен в нём лётчиком-инструктором. С 1977 года капитан В.Г.Пугачёв – в запасе.

В 1978 году окончил Школу лётчиков-испытателей, в 1980 году – вечернее отделение Жуковского филиала Московского авиационного института (МАИ).

В 1978-1980 – лётчик-испытатель Лётно-исследовательского института (ныне – ЛИИ имени М.М. Громова). В 1980-2001 – на лётно-испытательной работе в ОКБ имени П.О.Сухого. Поднял в небо и провёл испытания самолётов Су-27К и Су-27КУБ; провёл испытания самолётов Су-25, Су-27, Су-33, Су-35 на критических режимах и на штопор. Участвовал в испытаниях Су-17, Су-24, Су-25, Су-27, Су-33, Су-34, Су-35 и их модификаций.

За мужество и героизм, проявленные при испытании новой авиационной техники, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 31 октября 1988 года лётчику-испытателю Виктору Пугачёву присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали "Золотая Звезда" (№11587).

28 апреля 1989 года Виктор Пугачёв первым в мире выполнил на самолёте Су-27 динамический выход на большие углы атаки (более 90 градусов) – манёвр, получивший название "кобра Пугачёва". 1 ноября 1989 года первым в стране на самолёте Су-27К выполнил посадку по-самолётному на палубу тяжёлого авианесущего крейсера "Тбилиси" (ныне ТАВКР "Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов") (самолёты вертикального взлёта и посадки садились на палубу и раньше).

В 1986-1993 годах установил 12 мировых авиационных рекордов скороподъёмности и грузоподъёмности на самолёте Су-27.

Живёт в городе Жуковский Московской области. С 1991 года – заместитель главного конструктора ОКБ имени П.О.Сухого по лётным испытаниям.

Полковник, заслуженный лётчик-испытатель СССР (18.12.1991). Награждён советскими орденом Ленина (31.10.1988), орденом "Знак Почёта" (17.12.1982), российскими орденом "За заслуги перед Отечеством" 3-й степени (29.07.1999), орденом Мужества (2002), медалями.



Я и мой Су-27

(воспоминания летчика-испытателя специально для "Крила України")

Мое первое знакомство с самолетом Су-27 (Т-10-1) состоялось в 1981 г., когда я совершил на нем первый полет. Тогда я воочию убедился в пророческой глубине оценки, данной летчиком от Бога, моим учителем, заслуженным летчиком-испытателем, Героем Советского Союза В.С. Ильюшиным. Долгие годы работы по созданию истребителя нового поколения ознаменовались началом летных испытаний самолета Т-10-1. Самолет даже внешне отличался от всех самолетов предыдущего поколения. Его маневренные и летно-технические характеристики значительно превосходили ТТХ всех стоящих на вооружении наших ВВС истребителей. Испытания самолета шли полным ходом, и их результаты предвещали скорое перевооружение наших ВВС.

Однако сравнительные характеристики с лучшим образцом вероятного противника (F-15) показывали, что Т-10 по некоторым показателям им уступает. Необходимы были серьезные меры по "доводке" самолета. Благодаря неимоверным усилиям Генерального конструктора ОКБ Сухого М.П. Симонова, сумевшего убедить руководство авиапрома и ВВС, было принято беспрецедентное решение о полной переделке самолета. Можно только представить, какая сложнейшая задача легла на плечи конструкторского бюро и всех смежных организаций. Титаническая работа завершилась выходом на испытания совершенно нового самолета. В 1981 г. летчик-испытатель В.С. Ильюшин впервые поднял его в небо.

Если о самолете Т-10 он сказал, что "это чудо", то слетав на новом истребителе Т-10 он сказал, что это "чудо из чудес".

С этого времени начался новый этап испытаний истребителя, ставшего эпохой нашего самолетостроения, легендарного Су-27.

В испытаниях самолета Су-27 принимали участие все летчики-испытатели ОКБ Сухого: А.Н. Исаков, В.Г. Пугачев, Н.Ф. Садовников, А.В. Иванов, И.В. Вотинцев и др., а также летчики-испытатели ГОСНИИ ВВС В.М. Чиркин и В.С. Картавенко.

Основной объем испытаний развернулся в период с 1982 по 1985 гг. Было проведено огромное количество наземных и летных испытаний. Самолет был доведен до требований, изложенных в тактико-техническом задании, и рекомендован для поставок в строевые части ВВС.

Впервые самолет Су-27 я увидел в 1982 г., когда был назначен ведущим летчиком-испытателем на головной машине. К этому времени я имел приличный опыт испытательных полетов на различных типах истребителей, т.к. после окончания школы летчиков-испытателей 2 года работал в Летно-исследовательском институте. Когда я выполнил первый полет на Су-27, вспомнил слова "Великого Ила" (В.С.Ильюшина): "...на таком самолете я еще не летал..." И лучше, пожалуй, не скажешь. Это первое впечатление остается на весь период "общения" с этим уникальным творением разума и рук огромной армии конструкторов, ученых, инженеров, рабочих, испытателей.

Каждый день летных испытаний открывал новую характерную черту, новые удивительные возможности. В процессе оценки маневренных возможностей полученные результаты сравнивались с имеющимися данными о лучших зарубежных образцах. И не было предела радости, когда Су-27 оказывался лучше.

Дань большого уважения нужно отдать силовой установке и поклониться коллективу ОКБ им. А.О. Люльки, создавшему двигатель АЛ-31Ф, способный работать в самых невероятных условиях.

К 1985 г. испытания самолета Су-27, в основном, были завершены, и он начал поступать на вооружение частей ВВС.

В 1985 г. машины были поставлены в ЦБП ПВО Савостлейка, ЦБП ВВС Липецк и авиаполки: Дземги, Миргород, Килп-явр.

Все летчики, с нетерпением ждавшие новую боевую технику, активно приступили к ее освоению. В этот ответственный период мне и специалистам ОКБ Сухого приходилось регулярно бывать в частях, получавших истребители Су-27.

Чаще других я посещал части авиации ПВО страны, которыми в тот период командовали генерал-полковники Н.И. Москвителев и В.И. Андреев. Преклоняюсь перед волей и талантом этих командиров, первыми проводившими перевооружение передовых частей стратегического северного направления с устаревшей техники на супер-истребители Су-27 и МиГ-31.

ОКБ Сухого с удовольствием оказывало всю необходимую помощь строевым летчикам, тем более, что освоение новой техники проходило без использования учебного самолета, и тренажерная база оставляла желать лучшего.

В этих условиях перед летчиком авиации ПВО стояла трудная задача – освоить высокие маневренные возможности Су-27 и значительно отличающиеся тактические задачи. И как же было прият-



Су-27 ("строевой") на стоянке одной из воинских частей ВС Украины.



Су-27 (Т-10-1) на стоянке в музее авиации в Монино (г.Москва).

но видеть счастливые, восхищенные лица летчиков, выполнивших в одном полете перехват Sr-71 (Дрофа), воздушный бой, групповое маневрирование и вернувшихся на базу с чувством удовлетворения и исполнения долга.

В 1988 г. наша боевая техника была впервые представлена на международном авиасалоне "Фарнборо", где замечательный летчик-испытатель А.Н. Квочур блестяще представил самолет МиГ-29. Здесь он впервые продемонстрировал на боевом истребителе элемент "Колокол", который не выполнял ни один истребитель мира.

Успешная демонстрация МиГ-29, безусловно, заставила поменять представления мировой авиационной общественности о наших возможностях и достижениях.

В 1989 г. настал черед ОКБ Сухого представлять миру свое детище – Су-27. У меня был уже хороший опыт летных показов различного уровня. В 1985 г. я демонстрировал самолет высшему руководству страны и Вооруженных Сил в Минске. В программе показа были укороченный взлет, различные комбинации фигур пилотажа и посадка с укороченным пробегом – 500 м.

В начале 1989 г. в ЦАГИ и ОКБ Сухого началась работа по исследованию новых маневров, повышающих боевые возможности истребителя.

Особое внимание уделялось "Колоколу" и динамическому выходу на большой угол атаки (будущая "Кобра").

В связи с объявленным решением об участии в международном салоне "Бурже-89" Генеральный конструктор М.П. Симонов поставил задачу включить новые маневры из исследовательской программы.

В феврале 1989 г. я приступил к полетам по отработке "Колокола" и динамического выхода на угол 90^0. После первого полета с "Колоколом" все стало ясно – ему быть в программе. А вот с выходом на угол 90^0 пришлось повозиться. Работа проходила с переменным результатом, а ведь для показа на малой высоте нужно было получить большую статистику и уверенность. Было выполнено около тысячи режимов, с большой высоты до малой, пока всем специалистам и мне не стало ясно, что мы "научили" самолет делать стойку.

28 августа 1989 г. новый элемент был впервые представлен на обозрение. Все наблюдавшие были потрясены. Генеральный конструктор М.П. Симонов утвердил включение "Колокола" и выхода на угол 90^0 в программу показа в Бурже. До выставки оставался короткий месяц май. Нужно было включать в комплекс новые элементы, выиграть у F-16 и Рафаля время виража, радиусы маневров, длину пробега – и все за 5 минут показа. Необходима была более чем серьезная подготовка летчика и техники.



Схема выполнения фигуры высшего пилотажа "Кобра" самолётом Су-27.

Подготовка проходила очень активно, что позволило в конце мая представить демонстрационную программу с новыми элементами на утверждение авторитетной комиссии. М.П. Симонов сам засекал по секундомеру время маневров, которые выполнялись с предельными перегрузками, и остался доволен. Через неделю предстояла дорога в Париж. В начале июня пара истребителей, Су-27УБ и Су-27, успешно пересекла Европу и через 3 часа произвела посадку на аэродроме "Ле-Бурже". Началась подготовка к показу. Демонстрационная программа была представлена в летную дирекцию в графическом виде, и пришлось довольно долго объяснять специалистам – высококлассным летчикам – технику выполнения новых элементов – "Колокол" и "Динамический выход на угол 90^o", который вызывал некоторое недоумение. После внимательного анализа нам было разрешено выполнять тренировочные полеты и представить летную программу на утверждение дирекции выставки. Требования к выполнению задания – очень жесткие, особенно с точки зрения безопасности. Служба управления полетами располагает средствами внешнетраекторного измерения и в процессе полета наблюдает малейшие нарушения, которые могут привести к запрету на участие в показе.

Наступил день тренировочных полетов. Представители прессы спокойно наблюдали за подготовкой самолета к вылету. Тренировочные полеты выполнялись с целью адаптации летчика к новому месту, привязки комплекса и т.п. Однако мы, впервые представлявшие самолет на салоне такого уровня, понимали и другое – первые впечатления о самолете формируются именно в первом вылете, и нужно не тренироваться, а показывать все, на что он способен. Запуск, руление, взлет…. А дальше все пошло по отработанной схеме выжимания из машины "соков": "Колокола", "Выходы на угол 90^o", короткий заход, посадка. Все получилось, и когда я заруливал к месту стоянки, толпы зрителей, бежавших наперегонки к самолету, корреспонденты в изумлении задавали один вопрос: "Что это было?!" Наутро следующего дня о самолете Су-27 заговорили. Я выполнил показательный полет для летной дирекции. После него меня и руководителя делегации М.П. Симонова пригласили на разбор. Мы снова давали детальные объяснения по "Колоколу" и "Выходу на угол 90^o". Нам было предложено выполнить еще один полет, после которого вместе с поздравлениями я получил допуск к участию в демонстрационных полетах на авиасалоне "Бурже-89".



На авиасалоне "Бурже-89" Су-27 вызвал живой интерес у посетителей.

Каждый демонстрационный день на салоне прибавлял авторитет нашему Су-27. От журналистов и специалистов не было отбоя. Когда самолет буксировали в зону запуска, казалось, все зрители покидали павильоны, стоянки и устремлялись к летному полю. Первое участие в крупнейшем авиасалоне оказалось весьма успешным. Су-27 произвел фурор. О фирме Сухого и его замечательном детище заговорили в полный голос. На авиационном небосклоне засияла новая звезда – марка "Су".

Во время выставки нам удалось познакомиться с записями внешнетраекторных измерений истребителей F-16, Рафаль, Мираж. Су-27 был лучшим.

На одной из пресс-конференций руководитель делегации ОКБ Сухого Генеральный конструктор М.П. Симонов окрестил новый элемент с рабочим названием "Выход на угол 90^o" "Коброй".

Каждый следующий год Су-27 становился главным участником всех международных салонов Фарнборо, Дубай, Сингапур, многих авиашоу и визитов, где заслуженно являлся безусловным фаворитом.

С 1982 г. наряду с проведением испытаний самолета Су-27 в ОКБ Сухого развернулась работа по созданию самолета палубного базирования. Концепция взлета с будущего авианосца предусматривала использование трамплина. Естественно, никакого опыта в этом вопросе, кроме теоретических расчетов и моделирования, не было. Для решения практических задач испытаний и исследований на аэродроме Саки развернулось строительство трамплина для взлета и аэрофинишера для посадки, а также катапульты и других систем. Комплекс получил название "НИУТКА" – научно-исследовательский, учебно-тренировочный комплекс авиации, неофициально – "Нитка".

Перед ОКБ Сухого была поставлена обширная задача по проведению исследовательских работ с целью получения необходимых практических материалов и опыта, которые давали ответ на многочисленные новые и проблемные вопросы, касающиеся взлета с трамплина и посадки на аэрофинишер.



Командующий авиацией ПВО Советского Союза генерал-полковник Н.И.Москвителев и летчик-испытатель В.Г.Пугачёв.

С этой целью в ОКБ была сформирована большая группа специалистов и направлена в г. Саки (Крым). В августе 1982 г. группа прибыла на базу. Первые впечатления от увиденного грандиозного и необычного объекта были неописуемыми. Само лицезрение первого, еще маленького 8-градусного трамплина, вызывало чувство большого интереса и тревоги. А аэрофинишер, с его неприсущими обычному аэродрому различными металлическими выступами, тросоподъемниками, тросами, защитными устройствами светотехнического оборудования – полное недоумение. Казалось, после первого наезда на это железо колеса на нем и останутся. И только разработчики и строители, как могли, успокаивали авиаторов, ссылаясь на зарубежный опыт. Наконец, долгие поиски были завершены, и настал день первого взлета. В августе 1982 г. летчик-испытатель ОКБ Сухого Н.Ф. Садовников подтвердил правильность всех расчетов, успешно поднявшись в небо с корабельного трамплина. Началась большая исследовательская работа длиною в годы, в процессе которой все полученные материалы использовались для корректировки конструкторских решений как при создании самолета, так и корабельных систем. В 1983 г. темп испытаний нарастал наряду с работой на трамплине, начались исследования на аэрофинишере с зацеплением за трос. Интересной особенностью работы было то, что руление, взлет, набеги на аэрофинишер проходили в непосредственной близости с могучей строительной техникой, т.к. строительство палубных объектов велось круглосуточно. Аэродромные понятия о наличии препятствий пересматривались на ходу.

Продолжение в следующем номере.

ПІДГОТОВКА ЛЬОТЧИКІВ

Китай построил комплекс для подготовки пилотов палубных истребителей

Китай завершил строительство тренировочного комплекса для пилотов палубных истребителей, пишет газета The Telegraph. Полномасштабная бетонная модель авианосца со взлетно-посадочной полосой и башней управления возведена недалеко от города Ухань в провинции Хубэй. Пока не известно, началась ли тренировка летчиков на китайском комплексе, однако на взлетной полосе уже были замечены самолеты, похожие на Су-33.



Весь комплекс построен на крыше правительственного здания и, по данным разведки, вряд ли является тематическим парком развлечений. Коммодор Стефен Сондерс (Stephen Saunders), редактор издания Jane's Fighting Ships, назвал "бетонный авианосец" "загадкой". По его словам, подобное сооружение может быть использовано для обучения палубной команды управлению взлетной палубой авианосца и правилам расстановки боевых самолетов.

В августе 2010 года стало известно, что Китай начал строительство двух наземных комплексов подготовки пилотов палубной авиации. Новые комплексы, имитирующие взлетно-посадочную палубу авианосца, создаются в провинциях Лаонин и Шэньси. Предположительно, размер новых комплексов будет соответствовать посадочным палубами перспективных китайских авианосцев, два из которых будут построены к 2015 году.

В начале июля 2010 года сообщалось, что Китай создал прототип своего первого палубного истребителя J-15. Этот самолет был скопирован с Т-10К, прототипа российского палубного истребителя Су-33. Китай приобрел Т-10К у Украины в 2010 году. На китайском истребителе, так же как и на советском прототипе, использована технология складного крыла. Как ожидается, после запуска в серию J-15 будет базироваться на авианосце Shi Lang (бывший "Варяг" проекта 1143.6, купленный у Украины в 1998 году).

МІЛІТАРИЗАЦІЯ

Началось строительство новой подлодки для Черноморского флота

Санкт-петербургские "Адмиралтейские верфи" начали сборку секций дизель-электрической подводной лодки "Новороссийск" проекта 636.6 "Варшавянка", сообщает ЦАМТО. Это первая подводная лодка проекта, предназначенная для Черноморского флота России. Как ожидается, "Новороссийск" будет передана ВМФ в 2013 году. Закладка подлодки состоялась в августе 2010 года.

В подводную лодку проекта 636 для Черноморского флота были внесены некоторые изменения, учитывающие условия эксплуатации субмарин в Черном море. Согласно планам "Адмиралтейских верфей", еще две подводные лодки проекта 636.6 войдут в состав Черноморского флота в 2014 году. Кроме того, ожидается, что могут быть построены еще три такие подлодки, передача которых флоту состоится в 2015-2017 годах.

В середине октября 2010 года "Интерфакс" со ссылкой на источник в Главном штабе ВМФ России сообщил, что Черноморский флот в ближайшие десять лет пополнится 18 новыми надводными и подводными кораблями. В частности, речь идет о шести фрегатах проекта 22350, шести ДЭПЛ проекта 677 "Лада" и двух больших десантных кораблях проекта 11711.

Ранее сообщалось, что флоту также будут переданы три фрегата проекта 11356, первый из которых будет готов в 2012 году. Кроме того, Черноморский флот должен получить артиллерийские корабли проекта 21632 "Торнадо". Общие расходы на обновление корабельного состава Черноморского флота России оцениваются в сто миллиардов рублей.



ВИПРОБУВАННЯ

Американский палубный беспилотник X-47B, разработанный компанией Northrop Grumman, совершил первый испытательный полет, сообщает Agence France-Presse в воскресенье, 6 февраля со ссылкой на командование ВМС США – заказчика летательного аппарата.



Американский палубный беспилотник совершил первый полет

X-47B, говорится в сообщении ВМС США, впервые поднялся в воздух с базы ВВС США Эдвардс в штате Калифорния 4 февраля около 14:00 по местному времени. В ходе первого полета, продолжавшегося 29 минут, новый палубный беспилотник поднялся на высоту в 5 тысяч футов (около 1,5 километра) с выпущенными шасси. Испытания прошли успешно, маневры, совершенные X-47B в ходе первого полета, "соответствовали стандартам".

Компания Northrop Grumman занимается разработкой X-47B с 2007 года, выиграв контракт на 636 миллионов долларов от ВМС США. Первоначально предполагалось, что первый полет X-47B состоится в 2009 году, а в 2011 году начнутся палубные испытания нового беспилотника. Однако сроки начала летных испытаний X-47B несколько раз переносились. Так в конце ноября сообщалось, что первый полет нового палубного беспилотника состоится до конца 2010 года.

На первом этапе программы летных испытаний X-47B беспилотник будет подниматься в воздух сначала один раз в неделю, а затем частота полетов будет увеличена до двух раз в неделю. Всего в ходе первого этапа X-47B должен совершить около 50 полетов. В 2013 году предполагается приступить к палубным испытаниями беспилотника.

Беспилотник X-47B создан с применением технологии обеспечения малозаметности в радиолокационном спектре и оснащен реактивным двигателем. По проекту, на X-47B будет установлена система дозаправки в воздухе, комплект разведывательной аппаратуры, средства радиоэлектронного подавления, а также управляемые ракеты.

ТЕНДЕР

Российскую Объединенную судостроительную корпорацию (ОСК) исключили из переговоров по покупке у Франции вертолетоносных десантных кораблей-доков класса "Мистраль", пишет газета "Коммерсантъ". Изначально предполагалось, что "Рособоронэкспорт" заключит контракт на поставку кораблей с консорциумом французской компании DCNS и ОСК. В настоящее же время переговоры с DCNS ведет в двустороннем порядке "Рособоронэкспорт".

Российских судостроителей исключили из переговоров по "Мистралю"

В конце декабря 2010 года министерство обороны России заключило с "Рособоронэкспортом" контракт на ведение переговоров с DCNS о заключении твердого контракта. Межправительственное российско-французское соглашение о поставке "Мистралей" было подписано 25 января 2011 года вице-премьером России Игорем Сечиным и министром обороны Франции Аленом Жюппе. В чем заключается причина отстранения ОСК от переговорного процесса, пока не ясно.

Одной из возможных причин отстранения могло стать намерение ОСК стать субъектом военно-технического сотрудничества. Такой статус позволит корпорации самостоятельно выйти на мировой рынок вооружений и экспортировать свою продукцию, а также импортировать иностранную без посредничества "Рособоронэкспорта". Ранее "Коммерсантъ" писал, что, если правительство России одобрит наделение ОСК статусом субъекта военно-технического сотрудничества, "Рособоронэкспорт" потеряет до четверти от общего объема экспортных контрактов.

Между тем, как рассказал газете источник в ОСК, исключение корпорации из переговорного процесса с DCNS может привести и к отказу от строительства в России третьего и четвертого кораблей класса "Мистраль". Соглашение с Францией предполагает поставку двух готовых вертолетоносцев и опцион на строительство двух таких кораблей по лицензии в России. Наиболее вероятным исполнителем второй части соглашения являются санкт-петербургские "Адмиралтейские верфи", входящие в ОСК.

Между тем, наметившийся конфликт между ОСК, министерством обороны России и "Рособоронэкспортом" уже привел к отставкам внутри судостроительной корпорации – своей должности лишился начальник управления ВТС Владимир Белуков, отвечавший за подготовку предконтрактной документации по "Мистралю". Как отмечает газета, его фактически обвинили в срыве планов ОСК стать равноправным участником переговорного процесса с Францией. Сам Белуков заявляет, что не знает, по какой причине его отстранили от должности и затребовал служебного расследования.

Соглашение с Францией на строительство "Мистралей" было подписано по итогам закрытого тендера, проводившегося министерством обороны России осенью 2010 года. В конкурсе принимали участие судостроительные компании из Франции, Германии, Испании и Южной Кореи. Официальные переговоры с Францией о покупке корабля начались 2 марта 2010 года.

ПІДГОТОВКА ДОГОВОРУ

США пообещали России данные о британских ракетах Trident

Чтобы гарантировать подписание нового договора о стратегических наступательных вооружениях (СНВ-3), США пообещали передать России данные о поставленных в Великобританию ракетах Trident. Об этом британской газете The Telegraph стало известно из опубликованной сайтом WikiLeaks переписки американских дипломатов.



Как отмечает издание, в ходе подготовки договора об СНВ Россия потребовала точную информацию о ядерном арсенале Великобритании, в частности, о количестве ракет Trident, которые производятся и обслуживаются американцами. Британцы отказались, тогда Вашингтон пообещал передать Москве серийные номера ракет, отправленных в Великобританию.

Великобритания старается сохранить в тайне объемы своего ядерного арсенала, напоминает The Telegraph. В 2010 году британский министр иностранных дел Уильям Хейг объявил, что на вооружении королевства стоят "до 160" ядерных боеголовок, однако количество ракет раскрывать не стал.

Межконтинентальные баллистические ракеты морского базирования Trident II составляют сто процентов стратегических ядерных сил Великобритании. Одна подлодка Vanguard способна нести 16 ракет Trident, оснащенных в общей сложности 128 боеголовками мощностью 475 килотонн каждая, или до 224 боеголовок мощностью по сто килотонн. Правительство Великобритании ранее заявляло, что не намерено наращивать число боеголовок свыше 225 единиц.

Договор об СНВ был подписан президентами России и США в апреле 2010 года в Праге. Соглашение предусматривает, что стороны сократят количество ядерных боезарядов до 1500-1675 единиц, а их носителей – до 500-1100 единиц. В конце 2010 года документ был ратифицирован парламентами обеих стран, затем одобрен главами двух государств. Вскоре намечен обмен ратификационными грамотами, после чего договор вступит в силу и будет действовать десять лет.

Сторінку підготував Сергій Клименко.

УКРАЇНСЬКА ПЕРСПЕКТИВА

Каденюк вірить, що політ українського космонавта на МКС відбудеться



Перший космонавт незалежної України Леонід Каденюк вірить у можливість участі українського космонавта у проведенні наукових досліджень на міжнародній космічній станції (МКС), але не в найближчій перспективі.

Коментуючи на прохання агентства "Інтерфакс-Україна" хід переговорів з Роскосмосом з даного питання, Л. Каденюк повідомив, що сьогодні сторони розглядають різні варіанти співпраці.

У їх числі він виділив пропозицію РФ щодо участі українського космонавта у повноцінній 3-річній програмі підготовки до польоту у складі російського екіпажу для довгострокової наукової місії на російському сегменті МКС, а також варіант короткострокового, т.зв. "короткого" польоту українця на МКС на додатково збудованому космічному кораблі "Союз".

За даними Л. Каденюка, "до 2012 року всі екіпажі (які готуються в РФ до польоту – ІФ) вже розписані", тоді як, за його словами, "навіть 3-3,5 років для підготовки до польоту мало".

Разом з тим, він висловив упевненість, що ухвалення рішення про участь українця в міжнародній космічній програмі знаходиться у сфері компетенції глави держави: необхідні "політична воля" Президента і забезпечення фінансування.

"На сьогодні є тільки домовленість на рівні космічних відомств (України та РФ – ІФ)", – сказав він.

У зв'язку з цим Л. Каденюк також зауважив, що після того, як в 2010 році РФ запропонувала Казахстану профінансувати 10-денний політ казахського космонавта в обсязі $ 30 млн, "казахи відмовилися".

"За тривалий політ (для українського космонавта – ІФ) ці суми будуть більше, – резюмував він, зауваживши також, що Україна і РФ – давні партнери по кооперації в ракетно-космічному комплексі та можливе обговорення різних форм взаєморозрахунків.

"Політ українського космонавта (на МКС – ІФ) відбудеться, але коли, поки відповісти складно", – сказав Л. Каденюк.

СЛІДАМИ АВАРІЇ

Результат пуску не ясний

1 лютого 2011 з космодрому Плесецьк бойовими розрахунками Космічних військ РФ виконано пуск ракети-носія "Рокот" з розгінним блоком "Бриз-КМ" і геодезичним супутником "Гео-ІК-2" на борту. Через 2,5 години після запуску ІТАР-ТАРС повідомив, що встановити зв'язок із супутником не вдалося, і російські засоби контролю космічного простору виявити його не змогли. Це підтвердили і військові, які зайнялися пошуками свого зниклого супутника.



Першими супутник виявили американці. "Командування повітряно-космічної оборони Північної Америки (NORAD) спостерігає російський космічний апарат на орбіті з параметрами: 99,46 – нахил, апогей – 1021 кілометр, перигей – всього 369 кілометрів. Для того, щоб супутник працював штатно, він мав бути виведений на кругову орбіту близько 1000 кілометрів по перигею", – повідомили РІА "Новости" в ракетно-космічній галузі.

Як найбільш вірогідна причина виведення супутника Гео-ІК-2 на нерозрахункову орбіту розглядаються неполадки елементів системи управління носієм і розгінним блоком, пише "Комерсант".

"За час технічних випробувань саме цієї ракети в листопаді і грудні 2010 року ця апаратура, розроблена в Росії, підводила, і підводила не раз. У результаті, щоб виконати намічений запуск в строк, керівництвом навіть було прийнято рішення про заміну розгінного блоку на аналогічний", – повідомив він.

"Отримана на даний момент інформація, а також досвід попередніх невдалих запусків свідчать про те, що з імовірністю 99,9% супутник "Гео-ІК-2" не буде в подальшому використовуватися оборонним відомством за призначенням. Можна з упевненістю сказати, що як працездатна одиниця він втрачений", – повідомили у військово-космічної галузі РІА "Новости".

Остаточне рішення про подальшу експлуатацію супутника прийме державна комісія. Проте цілком ймовірно, що ще до завершення її роботи зі супутником буде остаточно втрачено зв'язок.

Тим не менш, в ракетно-космічній галузі підтвердили інформацію про те, що супутник знаходиться в робочому стані і буде використаний у випробувальних цілях. Перш за все, це – відпрацювання маневрів супутника силами фахівців наземного комплексу управління.

"За результатами телеметричної інформації, сонячні батареї космічного апарата розкрилися штатно", – повідомив командувач Космічних військ генерал-лейтенант Олег Остапенко.

Однак, на думку експертів, використання апарата якщо й можливо, то лише протягом обмеженого часу: його сонячні батареї на низькій орбіті не зможуть забезпечити космічний апарат необхідною енергетикою.

"На розрахункову ж орбіту апарат за допомогою власних двигунів перевести не вдасться через те, що палива на супутнику для цього не вистачить", – констатували вони.

Таким чином, військовий супутник "Гео-ІК-2" буде перебувати в космосі ще близько року, після чого зруйнується сам. Ніякої небезпеки для Землі він не представляє, і у випадку сходження з орбіти згорить у щільних шарах атмосфери, передає "Інтерфакс".

ДОСЯГНЕННЯ

Співпраця з Росією залишається одним з пріоритетів у роботі КБ "Південне"

Співпраця з російськими партнерами залишається одним з головних пріоритетів у роботі провідного українського КБ "Південне". Про це заявив його генеральний директор Олександр Дегтярьов, передає ІТАР-ТАСС.

"Це один з наших пріоритетів, – сказав він в інтерв'ю американському тижневику" Спейсньюс". – Ми ніколи не переривали наші відносини з російськими компаніями або організаціями. Ми співпрацюємо за програмами "Морський старт", "Наземний старт", спільно забезпечуємо запуски ракети-носія "Дніпро" з космодрому Байконур у Казахстані та пускової бази Ясний в Оренбурзькій області. Є всі підстави вважати, що наші відносини з Росією будуть залишатися міцними".

У той же час, як він зауважив, "Україна діє на світовому ринку космічних технологій як незалежний гравець, що покладається на свої сили". Це, за словами Дегтярьова, стосується як запуску ракет-носіїв, так і супутників. Він нагадав, що минулого року його КБ почало постачати елементи першого ступеня для нової американської ракети-носія "Торус-2" /Taurus/ в рамках контракту, підписаного з компанією "Орбіталсайенсіс". У 2012 році планується перший запуск ракети-носія "Циклон-4" з бразильського космодрому Алкантара. "І ми поставимо нашу першу партію обладнання до Бразилії в найближчому майбутньому", – додав гендиректор.

Говорячи про реорганізований після банкрутства міжнародний консорціум "Морський старт" (SeaLaunch), Дегтярьов висловив упевненість, що ця компанія "має все необхідне для швидкого відновлення успішної діяльності". Він нагадав про те, що в нинішньому році планується знову почати пуски ракет-носіїв "Зеніт-3SL" з морської платформи в Тихому океані. "Оператори супутникового зв'язку чекають відновлення діяльності"Морського старту", про що свідчать підписані ним нові контракти, – зауважив гендиректор"Південного". – Нова організація дозволить "Морському старту" повернутися на ринок сильним і конкурентоспроможним провайдером послуг з комерційного запуску (супутників)".

Задля забезпечення безпеки США і союзників адміністрація Обами готова розглянути "концепції контролю над озброєннями в космосі", пишуть "ІнтерНовості". Про це йдеться в проекті нової американської Національної стратегії із забезпечення безпеки в космосі.

США може розглянути концепції контролю над озброєннями в космосі

Зокрема, зазначається, що "США визнають необхідність стабільності в космічному середовищі. США будуть прагнути вжити на двосторонній і багатосторонній основі заходи із зміцнення довіри і транспарентності, що сприятимуть відповідальній діяльності в космосі, і розглянуть пропозиції та концепції заходів з контролю над озброєннями, якщо вони будуть надавати рівні можливості, підлягати ефективній перевірці та зміцнювати національну безпеку США і їх союзників".

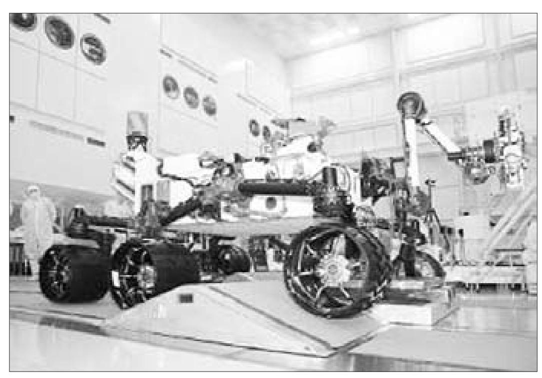
Представники Пентагону і апарату директора національної розвідки відзначили, що було здійснено міжвідомчий аналіз даного документа, який обмежує використання протисупутникової зброї, і визнано за доцільне поставити під ним підпис після внесення невеликих текстових змін. Ця рекомендація повинна бути ще схвалена Радою національної безпеки при Білому домі.

Коментуючи обговорення між Вашингтоном і Євросоюзом, Пола Десаттер (у попередній адміністрації вона була помічником держсекретаря США з питань перевірки і дотримання угод із контролю над озброєннями) відзначила, що європейський Кодекс відповідає американським інтересам набагато більше, ніж пропонована спільно Росією та Китаєм угода про недопущення розміщення зброї будь-якого виду в космосі.

ДО ЧЕРВОНОЇ ПЛАНЕТИ

Новий марсохід NASA подорожчав на 80 мільйонів доларів

Вартість створення нового марсохода NASA MSL (Mars-ScienceLaboratory– "Марсіанська наукова лабораторія"), або Curiosity ("Цікавість"), зросла на 82 мільйони доларів. Про це пише портал Space.com.



Додаткові кошти необхідні для доопрацювання деяких систем марсохода, зокрема систем, що відповідають за рух ровера, бортової радіоелектроніки, радара, а також бурильної установки. Разом з новими витратами загальна вартість апарата зросте до 2,47 мільярда доларів.

Запуск MSL кілька разів відкладався через фінансові труднощі – з 2008 року проектна вартість машини зросла більш ніж на 660 мільйонів доларів. Близько 68 відсотків цієї суми потрібно на доопрацювання "заліза".

Фахівці, задіяні в створенні марсохода, сподіваються, що їм вдасться знайти необхідні кошти. Проте остаточної впевненості у вчених немає, тому що Конгрес США поки не схвалив бюджет фінансування федеральних агентств. Крім того, республіканці в Палаті представників запропонували не збільшувати кількість виділених NASA коштів, а навпаки, повернутися до рівня фінансування 2008 року.

На сьогодні дата запуску MSL призначена на кінець листопада. Якщо старт не відбудеться в цей час, то його доведеться перенести на грудень 2011 року. У цьому випадку марсохід сяде в північній півкулі Марса, при тому, що три з чотирьох можливих місць посадки апарата розташовані в південній півкулі планети.

Новий марсохід буде оснащений великою кількістю приладів, за допомогою яких він зможе з високою точністю визначати хімічний склад грунту і атмосфери Червоної планети, визначати співвідношення різних ізотопів, а також проводити мас-спектрометричний аналіз.

Подготовлено по материалам информационно-аналитического центра "СПЕЙС-ИНФОРМ"
www.space.com.ua

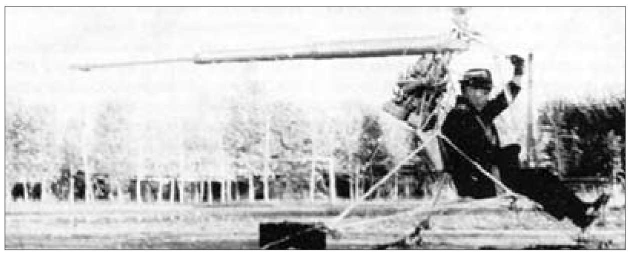
Девяносто лет назад, восемнадцатого февраля 1921 года, советский изобретатель А.Андреев запатентовал проект ракетного индивидуального летательного аппарата.

Индивидуальный летательный аппарат конструкции Андреева

Среди огромного многообразия летательных аппаратов особое место занимают инлеты (индивидуальные летательные аппараты), представляющие собой устройства для полета человека, в которых основные силы, определяющие полет (тяга, подъемная сила, сопротивление), приложены прямо к человеческому телу. В инлете человек является не только пилотом, но и неотъемлемой составной частью аппарата, заменяющей несущую конструкцию или корпус летательных аппаратов других типов, в частности, одноместных летательных аппаратов, где пилот является полезным грузом или частью последнего.

Идею ракетной инлеты впервые выдвинул Константин Циолковский, описав в повести “Вне Земли”, в главах, написанных к 1916 году, “…маленькое орудие, в котором вызывают взрыв по желанию, которое действует как ракета и выпускает газы в любом количестве”. Такое орудие, снабженное счетчиком топлива, выдавалось космонавту, выходящему из космического корабля в открытый космос, для того, чтобы он мог с его помощью “летать в любую сторону”. Идея Циолковского была осуществлена в 1965 году, когда американский космонавт Э.Уайт, выйдя в космос из корабля “Джемини-4”, испытал индивидуальную двигательную установку пистолетного типа. Установка работала на сжатом кислороде под давлением 280 атм, запас которого составлял 0,616 кг, и развивала тягу до 0,9 кг в течение 20 сек.

В 1921 году советский изобретатель А.Андреев подал заявку на патентование портативного ракетного аппарата, который человек мог бы



надевать на себя в виде ранца. Аппарат, по замыслу Андреева, должен был состоять из топливного бака с системой подачи и двигателей с системой крепления. Топливные баки компоновались в виде ранца, крепящегося на спине пилота, и имели двойные стенки, образующие вакуумную теплоизолирующую рубашку. В одном баке находился жидкий кислород, в другом жидкий углеводород (например, метан). В нижней части баков имелись краны и насосы, приводимые в действие пружиной через шестеренчатый редуктор. Система тонких перегородок в баках служила для демпфирования колебаний топлива при толчках.

Система крепления двигателей состояла из жесткой коробки, надеваемой на грудь пилота, и двух ферм, раздвигаемых в стороны в виде крыльев. На концах этих ферм крепилось по однокамерному ЖРД. Камера двигателя выполнялась из огнеупорной массы, имела сложный профиль и заключалась в стальную оболочку. Для изменения направления тяги в плоскости полета камеры подвешивались на оси, около которой они могли поворачиваться с помощью специальных рычагов управления. Эти же рычаги обеспечивали сдвигание и раздвигание ферм, открытие топливных кранов, введение в действие искрового зажигательного устройства. Расчетный вес аппарата составлял 42 кг, топлива – 8 кг. По данным Андреева, аппарат должен был обеспечить возможность передвигаться со скоростью до 200 км/ч на расстояние 20 км.

Проект А.Андреева по инженерной обоснованности представлял собой удивительное для того времени явление. Это был не только первый проект индивидуального ракетного аппарата, но и один из первых технических проектов жидкостного ракетного аппарата. Высокий технический уровень проекта, тот факт, что он существенно опережал свое время, свидетельствует о несомненной талантливости изобретателя. Вполне вероятно, что Андреев вел и другие работы в области ракетной техники. Но, к сожалению, ни о других работах, ни о личности самого изобретателя до настоящего времени ничего не известно.

Творцы отечественной авиации

“Человек не имеет крыльев и по отношению веса своего тела к весу мускулов в 72 раза слабее птицы. Но я думаю, что он полетит, опираясь не на силу своих мускулов, а на силу своего разума”. Эти слова принадлежат Н.Жуковскому, “отцу русской авиации”. Они были сказаны в 1898 году и стали пророческими. С помощью разума человек не только научился летать, но и превзошел птиц по скорости, дальности и высоте полета.

Авиация – ровесница XX века. Первый в мире полет на самолете с двигателем внутреннего сгорания совершили американцы братья Райт в декабре 1903 года. А в июне 1910 года на Сырецком ипподроме состоялся первый в России полет. Его выполнил член Киевского общества воздухоплавания А.Кудашев на самолете собственной конструкции.

Авиастроение в дореволюционной России имело слабую производственно-техническую базу и находилось в зависимости от иностранного капитала. Однако даже в тех условиях отечественная инженерная мысль нередко опережала зарубежную, а по количеству построенных опытных образцов летательных аппаратов Россия не уступала самым развитым странам Европы. Самолеты “Русский витязь”, “Илья Муромец” и другие, созданные на основе проектов русских конструкторов, установили целый ряд высших мировых достижений грузоподъемности, продолжительности и дальности полета. Одним из наиболее ярких очагов зарождавшейся авиационной науки стал кружок воздухоплавания, организованный Жуковским при Московском техническом училище. Именно здесь начинали свой творческий путь ставшие всемирно известными конструкторы и ученые А.Туполев, В.Ветчинкин, Б.Юрьев, Б.Стечкин, А.Архангельский и многие другие.

Великая Октябрьская социалистическая революция открыла новую эру в развитии отечественной авиации. В.Ленин считал авиацию одним из величайших достижений века и неоднократно подчеркивал, что Советская Россия должна иметь свой воздушный флот. В 1918 году было принято решение о создании Центрального аэрогидродинамического института, который стал центром развития авиационной науки и техники. В 1921-1924 годах были приняты кардинальные меры по укреплению материальной базы авиации. По поручению Ленина была разработана и в декабре 1922 года утверждена трехлетняя программа восстановления, дооборудования и расширения предприятий авиационной промышленности. В стране был выдвинут лозунг: “Трудовой народ, строй воздушный флот!”

Последующие годы, особенно годы первых пятилеток, – это время значительных темпов развития авиации. Сформировались сильные коллективы конструкторских бюро и специализированных научно-исследовательских институтов, открылись высшие авиационные учебные заведения в Москве, Харькове, Казани, Киеве. К началу 1935 года в стране действовали 28 крупных самолето- и моторостроительных заводов, что позволило освободиться от необходимости закупать авиационную технику за рубежом. На отечественных самолетах советские летчики В.Чкалов, М.Громов, В.Гризодубова, В.Коккинаки и другие совершали беспримерные по тому времени перелеты. Советская авиация получила всемирное признание.



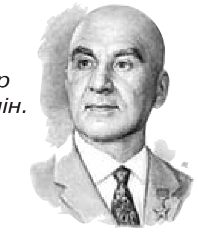
Обострение международной обстановки, нарастание угрозы Второй мировой войны потребовали неотложных мер по укреплению обороноспособности страны, обновлению боевой авиационной техники. В короткие сроки были созданы и испытаны новые образцы истребителей авиаконструкторов А.Микояна, М.Гуревича, А.Яковлева, С.Лавочкина, бомбардировщиков В.Петлякова, С.Ильюшина, А.Туполева; весной 1941 года успешно прошел государственные испытания ставший легендарным бронированный штурмовик Ил-2 конструкции Ильюшина.

Освоение серийного выпуска новых боевых машин к началу войны не было завершено и продолжалось в сложных условиях развернувшихся жестоких сражений и передислокации многих авиационных заводов на восток СССР. Благодаря массовому героизму, проявленному авиастроителями в годы Великой Отечественной войны, эта трудность была преодолена. Уже в первой половине 1942 года авиационная промышленность достигла довоенного уровня производства, а к середине 1943 года превзошла гитлеровскую Германию и ее союзников по выпуску боевых самолетов. Количественное и качественное превосходство советской авиации сделало возможным завоевание летчиками господства в воздухе, необходимого для разгрома врага.

Одной из главных примет послевоенного развития авиации является переход от поршневых двигателей к газотурбинным. Турбореактивные и турбовинтовые силовые установки, созданные в конструкторских бюро А.Ивченко, В.Климова, Н.Кузнецова, А.Люльки, А.Микулина, А.Швецова, дали возможность поднять в небо новые поколения самолетов и вертолетов “Ту”, “Ил”, “Як”, “МиГ”, “Су”, “Ми”, “Ка”, которые по своим летным характеристикам не уступают лучшим зарубежным аналогам.

СТОРІНКИ ІСТОРІЇ

14-20 лютого



14 лютого 1895 р. *народився конструктор авіадвигунів О.О.Мікулін.*



14 лютого 1926 р. *народився заслужений льотчик-випробувач СРСР І.Є.Давидов. Працював у ДКБ О.К.Антонова.*



14 лютого 1955 р. *здійснив перший політ дослідний винищувач зі стрілоподібним крилом Е-2 – перший літак сімейства “Е” ДКБ-155 А.І.Мікояна і М.І.Гуревича, Г.К.Мосолов. Прообраз легендарного винищувача МіГ-21.*



14 лютого 1956 р. *народився начальник факультету підготовки фахівців оперативно-тактичного рівня НАОУ В.Г.Лішавський.*

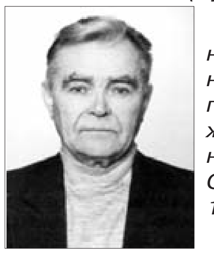
15 лютого 1950 р. *народився начальник Генерального штабу – Головнокомандувач Збройних Сил України (2009-2010) І.Ю.Свида.*



15 лютого 1951 р. *вийшла директива ГШ ЗС СРСР про формування 57-го військового авіаційного училища льотчиків у м. Чернігові і Городня (згодом – Чернігівське ВВАУЛ).*



15 лютого 1961 р. *відбулося перше в СРСР спостереження сонячного затемнення з літака (Ту-104 на висоті 10 км).*



16 лютого 1926 р. *народився заслужений працівник транспорту України, бортінженер-випробувач, начальник ЛВС ДКБ О.К.Антонова (1964-1982) О.О.Круц.*

16 лютого 1926 р. *народився заслужений штурман-випробувач СРСР В.С.Тихоміров. Працював у ДКБ О.К.Антонова.*





16 лютого 1955 р. *здійснив перший політ другий екземпляр дослідного літака “95-2” (“дублер”) – в серії стратегічний бомбардувальник Ту-95, екіпаж М.Нюхтикова.*

16 лютого 1992 р. *створено Центральний науково-дослідний інститут озброєння та військової техніки Збройних Сил України (ЦНДІ ОВТ ЗС України).*

16 лютого 1993 р. *здійснив перший політ літак для гасіння лісових пожеж Ан-32П, екіпаж О.В.Слободянюка.*



СТОРІНКИ ІСТОРІЇ

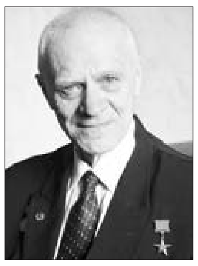


17 лютого 1956 р. *народився штурман-випробувач АНТК ім.О.К.Антонова В.Л.Наконечний.*

17 лютого 1976 р. *вийшла постанова про створення багаторазового транспортного космічного комплексу "Енергія-Буран".*



17 лютого 1990 р. *здійснив перший політ перший серійний літак корабельного базування Су-27К (Су-33), І.В.Вотинцев.*



18 лютого 1931 р. *народився конструктор вертольотів М.М.Тищенко.*



19 лютого 1921 р. *народився перший начальник Центру підготовки космонавтів Е.А.Карпов.*



19 лютого 1955 р. *народився начальник Українського центру планування використання повітряного простору України та регулювання повітряного руху ("Украероцентр") Ю.А.Байдак.*



19 лютого 1956 р. *народився заступник Міністра оборони України Б.П.Андресюк.*

19 лютого 1986 р. *на космодромі Байконур здійснено запуск РН "Протон 8К82К" з базовим блоком довгострокової ОС "Мир", яка створювалась також і за участю українських підприємств "Хартрон", Київський радіозавод, "Комунар", "Моноліт", ХЗЕА, "Арсенал".*

19 лютого 1998 р. *здійснив перший політ перший серійний легкий транспортний літак Ан-3Т, екіпаж С.М.Цивака.*



20 лютого 1909 р. *народився льотчик-випробувач Г.Я.Бахчіванджі. В авіації з 1933 р. У 1941 р. при обороні Москви особисто збив 2 літаки супротивника і 3 – у складі групи. З серпня 1941 р. – на випробній роботі. Загинув при випробуваннях першого радянського ракетного винищувача БІ-1.*



20 лютого 1923 р. *народився Герой Радянського Союзу, Герой Соціалістичної Праці, Головнокомандувач Військ ППО (1987-1991) І.М.Третяк.*



20 лютого 1941 р. *народився заслужений льотчик-випробувач СРСР Ю.І.Мітіков.*

20 лютого 1959 р. *прийнято на озброєння ракетний комплекс Д-1 і морську балістичну ракету Р-11ФМ.*

20 лютого 1986 р. *на орбіту Землі виведено багаторазовий блок із шістьма стикувальними вузлами. Початок функціонування орбітального комплексу "Мир".*

Крылья малой авиации

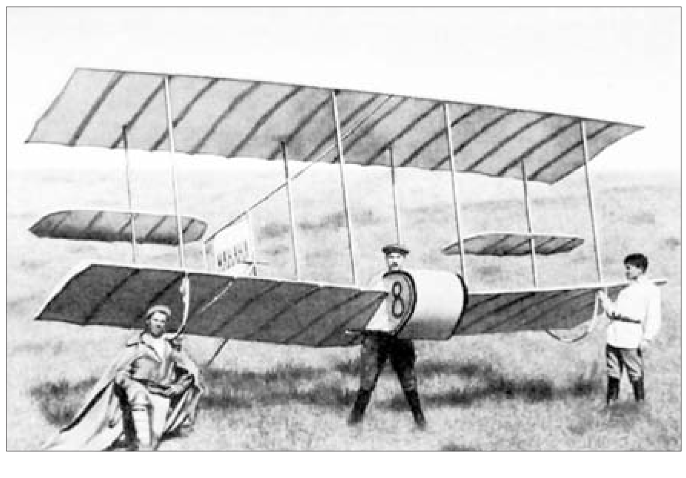
Почти два десятилетия в небе над Узун-Сыртом, Кара-Дагом и Коктебельской долиной было тесно от планеров. Как же случилось, что малоизвестное курортное местечко Коктебель близ Феодосии стало "Меккой" планеристов?



Впервые в районе Коктебеля действие восходящих потоков воздуха на самолет отметил уроженец Крыма морской летчик Э.Лухт. Столкнулся с этим явлением и другой летчик – тоже крымчанин – К.Арцеулов, совершая в 1916 году перелет из Качи в восточный Крым. Когда в 1923 году решался вопрос о Первых всесоюзных планерных испытаниях, Константин Арцеулов стал инициатором проведения их именно в Коктебеле. В Первых всесоюзных планерных испытаниях участвовало 9 безмоторных летательных аппаратов. Первым, 3 ноября, поднялся в небо летчик Л.Юнгмейстер на "Буревестнике" конструкции В.Невдачина. Сорок девять секунд парения показались чудом. А через несколько дней изумленные зрители стали свидетелями того, как планер К.Арцеулова более часа парил над горой Узун-Сырт, установив новый мировой рекорд продолжительности полета. Всего состоялось 35 полетов. Наиболее удачным оказался планер Невдачина, лучших показателей добился летчик Юнгмейстер, который взял все пилотские призы.

В 1924 году на Вторые всесоюзные планерные испытания съехалось около ста представителей из многих городов страны. Возросли и результаты: состоялось 572 полета, побиты английские и немецкие рекорды, установленные в 1922 и 1923 годах. Константину Арцеулову за особую продуманность и красоту полета на планере "Икар" первому в СССР присвоили звание "Пилот-паритель". После Вторых планерных испытаний гора Узун-Сырт стала называться горой Клементьева. Так постановлением Крымского совнаркома было увековечено имя погибшего здесь планериста – морского летчика Петра Клементьева.

В 1931 году на горе Клементьева приступила к работе Высшая летно-планерная школа Осоавиахима, организаторами которой были С.Ильюшин и А.Сеньков. Основной задачей школы стала подготовка инструкторов-планеристов. Насколько интенсивно работала школа, видно из того, что уже при обучении первого набора было совершено 5142 полета. Результаты работы Высшей летно-планерной школы не замедлили сказаться на VIII слете планеристов. Слет принес планеризму исключительные летные и технические достижения. Все мировые рекорды по парящему полету (кроме дальности) стали принадлежать советским планеристам.



Участники стали свидетелями финиша первого буксировочного перелета из Москвы в Коктебель аэропоезда в составе самолета-буксировщика У-2 под управлением В.Грибовского и планера Г-9, пилотируемого В.Степанченком. Маршрут протяженностью 1660 км аэропоезд прошел за 19 ч 10 мин. Но подлинно массовый характер планеризма был продемонстрирован на IX юбилейном слете в 1933 году: на горе Клементьева собрались триста участников, было представлено 62 планера, установлено множество рекордов, а планерист В.Бородин на двухместном планере с пассажиром на борту в одном полете совершил 209 "мертвых" петель.

Известность Коктебеля вышла за пределы страны. Еще в 20-е годы сюда приезжали померяться силами немецкие планеристы. В 30-х годах там бывали представители авиационной лиги Чехословакии. В Высшей летно-планерной школе училась искусству парения на планерах большая группа турецких спортсменов, среди которых была приемная дочь президента Турции Ататюрка Сабиха Гетчен. В 1935 году она освоила парение на планере и прыжки с парашютом, став вскоре единственной военной летчицей Турции.

Исключительными достижениями был отмечен XI Всесоюзный планерный слет в 1935 году, последний из проведенных в Коктебеле. Воздушные спортсмены тогда установили 9 мировых рекордов. Наибольших успехов добились М.Раценская, установившая мировой женский рекорд продолжительности полета, В.Ильченко, пролетевший на двухместном планере через весь Крым с востока на запад, В.Лисицын, паривший в воздухе без посадки 38 ч 40 мин.

XI Всесоюзный планерный слет подвел итоги всем предыдущим, начиная с 1923 года. Планеристам стало тесно на горе Клементьева. К тому времени они овладели искусством парения с использованием термических восходящих потоков и научились использовать наиболее постоянные потоки в других местах страны. Но Высшая летно-планерная школа продолжала свою работу в Коктебеле, оставаясь по-прежнему основным центром планеризма в Советском Союзе.

Самолет Пено и Гошо

Восемнадцатого февраля 1876 года французами Альфонсом Пено и Полем Гошо во Франции был получен патент №111574 на бесхвостый самолет-моноплан, спроектированный так, что у него обеспечивалась продольная устойчивость, балансировка и управляемость без горизонтального оперения.

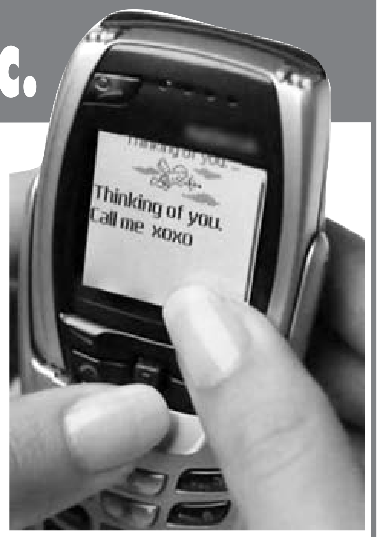
Как известно, А.Пено в своих более ранних печатных работах и при экспериментах с летающей моделью в период 1871-1872 годов показал, что для обеспечения продольной устойчивости и балансировки необходимо за крылом самолета на некотором расстоянии располагать горизонтальное оперение. Поэтому в специальной литературе конца XIX начала XX века даже использовался термин "хвост Пено" применительно к горизонтальному оперению, размещенному за крылом. Эти результаты исследований Пено сыграли существенную роль для последующего формирования компоновки самолета, являвшейся прототипом наиболее распространенной в настоящее время схемы. Наряду с этим А.Пено совместно с П.Гошо в 1876 году разработал проект самолета, принципиально отличающийся от раннего проекта Пено отсутствием горизонтального оперения. Содержание проекта самолета, приведенное в патенте, свидетельствует о том, что авторами были предусмотрены эффективные меры для обеспечения продольной устойчивости (посредством соответствующего размещения центра тяжести), продольной балансировки (посредством придания крылу S-образной формы) и продольной управляемости (применением рулевых закрылков, размещенных в центральной части крыла). Авторами также предусматривалось обеспечение путевой устойчивости и управляемости посредством вертикального оперения, размещенного по продольной оси самолета. Надо сказать, что идея аэродинамической компоновки бесхвостого самолета типа "летающее крыло", обеспечивающей устойчивость, балансировку и управляемость, изложенная в патенте А.Пено и П.Гошо, вполне соответствует и современным научным представлениям. Таким образом, 18 февраля 1876 года было впервые официально зафиксировано создание схемы бесхвостого самолета. Следует также отметить, что самолет Пено и Гошо имел особенности, характерные и для современных самолетов: полностью убирающееся в полете шасси; управление двумя рулями (рулем высоты и направления) при помощи одного рычага управления; закрытую двухместную кабину с обтекаемым фонарем; тянущие металлические воздушные винты изменяемого шага с установкой лопастей во флюгерном положении; элементы механизма автопилота; основные навигационные приборы в кабине. Расчетный полетный вес аппарата составлял 1200 кг и скорость полета предполагалась 90 км/ч при мощности парового двигателя 20-30 л.с. Несмотря на то, что записанная в патенте А.Пено и П.Гошо мощность двигателя была явно недостаточна для реализации принятой скорости полета, содержание патента свидетельствует об исключительной прозорливости его авторов.



Підготувала Вероніка Дернова.

ВИНАГОРОДА

Переможець конкурсу на швидкісний набір SMS отримав $100 тис.



Компанія LG Electronics назвала переможців другого щорічного світового чемпіонату LG Mobile Worldcup 2010-2011.

Ними стали Христина Селс Анчінс (Cristina Sales Ancines), 20 років і Дженіфер Селс Анчінс (Jennifer Sales Ancines), 15 років з Панами. Вони швидше за всіх зуміли набрати тексти на мобільних телефонах. Переможці випередили своїх суперників з 16 країн в серії складних змагань і завоювали світову славу і грошовий приз у розмірі $100 тис. Фінал конкурсу проходив у Нью-Йорку.

З моменту першого проведення конкурсу LG Mobile Worldcup в ньому взяли участь більше 13 млн. чоловік.

Офіційними телефонами конкурсу були New LG Chocolate BL20 і LG Town GT350. Учасники змагання демонстрували мистецтво швидкого набору на цих телефонах. Учасники з Кореї зайняли друге місце і отримали $20 тис. Третє місце посіли учасники з Бразилії, вони одержали $10 тис.

У ході змагань конкурсанти повинні були якомога швидше і точніше набрати фрази, які з'являлися на екрані, не роблячи помилок і не використовуючи скорочення. Також учасники намагалися встановити новий рекорд Гіннесса за швидкістю набору текстів на мобільних пристроях з QWERTY-клавіатурою. Конкурсант з Австралії Чонг Кіт Агов (Cheong Kit Au) зумів надрукувати текст з 264 символів за одну хвилину і 17 секунд, побивши на 43 секунди колишній світовий рекорд, встановлений в 2010 році минулим рекордсменом Педро Матіасом (Pedro Matias).

Відбирати фіналістів допомогла серія національних змагань, які пройшли в 16 країнах: Аргентині, Австралії, Бразилії, Чилі, Сальвадорі, Гватемалі, Гондурасі, Індонезії, Кореї, Марокко, Нікарагуа, Панамі, Португалії, Південній Африці, Таїланді та США. У результаті, 32 конкурсанти з цих країн були запрошені на заключний фінал кубка світу в Нью-Йорк.

ТЕХНОЛОГІЇ

Мікророботами зацікавились військові

Мініатюрні роботи дешеві і повністю сумісні з гаджетами Apple.



Компанія Desk Pets International до ярмарку іграшок Toy Fair (Нью-Йорк, 13-16 лютого) підготувала найменших і найдешевших роботів під назвою TankBot. Вартість мікроробота складає всього $20.

TankBot здатний легко переміщатися по землі, здатний плавати і долати перешкоди. Але найголовніше, він може приймати команди від iPhone, iPad, і iPod Touch пристроїв.

В автономному режимі мікроробот обходить перешкоди завдяки інфрачервоним датчикам.

Заряджається TankBot через USB-порт і для повного заряду йому достатньо 30 хвилин.

На іграшку Desk Pets International відразу "поклали око" військові. Ще задовго до виставки вони активно цікавилися можливостями TankBot.

ВИПРОБУВАННЯ КОСМОСОМ



Вчені відправлять у космос смартфон для спостереження за Землею

Фахівці британської компанії Surrey Satellite Technology Limited (SSTL) збираються відправити мобільний телефон у космос, щоб перевірити, чи буде він працювати на орбіті.

За допомогою цього мобільного телефона фахівці хочуть керувати 30-сантиметровим супутником і робити фотографії Землі. Яка саме модель відправиться в космос, наразі не відомо, але вона точно буде працювати на основі ОС Android від компанії Google.

Раніше вчені вже відправляли мобільний телефон на повітряній кулі, але цей експеримент стане першим із запуску пристрою на орбіту.

Керуючий проектом Шон Кеньон говорить, що компанія хоче перевірити, чи буде працювати телефон на такій висоті і спробувати управляти супутником з його допомогою.

Над запуском працюватимуть фахівці з SSTL, а також дослідники Космічного центру університету графства Саррей. Проект проходить під назвою STRaND-1.

Треба зауважити, що основну роботу учасники проекту здійснили у вільний від роботи час, а телефон, який вони використали, можна придбати в будь-якому магазині вартістю близько $450.

Під час досліджень фахівці помістили телефон у спеціальний футляр, який імітує звичайні для космосу умови – перепади температури і жорстке радіаційне опромінення.

Телефон буде відправляти інформацію не за допомогою дзвінків. Повідомлення та зображення надсилатимуться на Землю за допомогою радіосигналу, який зв'яже супутник з центром управління.

Планується, що спочатку смартфон буде лише доповнювати основний комп'ютер, а пізніше візьме на себе основне керування.

Компанія SSTL за роки своєї діяльності здобула собі хорошу репутацію. Співробітники компанії навчилися істотно знижувати вартість космічних систем шляхом вмонтування в них елементів, які створюються для споживчих товарів, наприклад, лептопів.

Компанія незабаром запустить у космос кілька пристроїв, які будуть спостерігати за Землею. Замовниками операцій є клієнти з Нігерії, Канади та Росії.

ЦИФРОВІ ТЕНДЕНЦІЇ

News Corporation спільно з Apple представили першу газету для iPad



Компанія News Corp спільно з компанією Apple запустила першу газету для iPad під назвою The Daily.

Тижнева підписка на газету коштує $0,99, а якщо підписатися на рік, то це обійдеться в $39,99. Користувач iPad буде отримувати нові номери автоматично. У газеті можна буде побачити статті, фотографії та відеоролики на різні теми (новини, спорт, плітки і знаменитості, думки, мистецтво і суспільство, ігри та програми). Окремими матеріалами можна буде поділитися з друзями на Facebook і Twitter або ж електронною поштою.

Презентація газети пройшла в музеї Гуггенхайма в Нью-Йорку. Її особисто провели Мердок і віце-президент компанії Apple з інтернет-сервісів Едді Кью (Eddy Cue).

Під час презентації глава News Corp. Руперт Мердок (Rupert Murdoch) заявив, що в майбутньому читачами The Daily можуть стати власники планшетів на інших платформах. Інформація про запуск першої газети для iPad з'явилася у ЗМІ ще в листопаді 2010 року, а її презентація була призначена на 19 січня. Але у зв'язку з оптимізацією програмного забезпечення та механізму поширення контенту, презентацію відклали.

У проекті зайняті майже 100 співробітників, інвестиції в проект склали близько $ 30 млн.

Влітку 2010 року компанія News Corp. закрила безкоштовний доступ до електронних версій популярних британських газет The Times і The Sunday Times. Син Руперта Мердока Джеймс, генеральний директор європейсько-азіатського підрозділу корпорації, повідомив, що компанія збирається ввести часткову оплату доступу до онлайн-контенту популярного щоденного таблоїду Sun, але більша частина матеріалів на сайті залишиться безкоштовною.

Політику News Corp. переймають і інші видання. Наприклад, газета The New York Times з 2011 року також збирається ввести часткову оплату своєї онлайн-версії. Матеріал буде платним залежно від активності його використання. Вартість повного доступу до інформації не перевищить $20 на тиждень. Ті, хто підписався на паперову версію видання, отримають повний доступ до електронного варіанту безкоштовно.

Фахівці підрахували, що газета The Daily повинна мати мінімум 800 тис. передплатників, щоб стати рентабельною. Розробники заявили, що зможуть досягти цього рівня до кінця 2011 року. Тоді у світі буде близько 40 млн. користувачів iPad. Зростаюча популярність планшетів привертає увагу видавців. Нагадаємо, що минулого року такі видання, як Wired, Vanity Fair, Glamour, GQ, Mens Health, Esquire, People, New Yorker і інші представили iPad-версії своїх журналів.

РЕЙТИНГИ

У "Лабораторії Касперського" склали рейтинг найбільш небезпечних країн світу

Компанія "Лабораторія Касперського" опублікувала рейтинг країн за кількістю загроз в 2010 році.

Лідирують у цьому рейтингу Ірак (комп'ютери цієї країни в 64% піддавалися різним атакам), Оман (57%), Росія (54%), Білорусь (48%), США (48%). За ними йдуть Судан (47%), Кувейт (45%), Вірменія (44%), Казахстан (43%), Ангола (43%) і України (42%).

Згідно зі спостереженнями фахівців "Лабораторії Касперського", загальна кількість зафіксованих атак через браузер і локальних інцидентів на користувацьких комп'ютерах перевищила 1,9 млрд. випадків. Серед загальної кількості атак (понад 500 млн. відображених), 30% склали атаки через браузер.

У рейтингу країн, користувачі яких найчастіше стикалися з атаками через браузер, на першому місці знаходиться Іран. Там відбулося 61,8% атак. Далі йде Росія з 53,7% атак, а замикає трійку лідерів США – там цей показник склав 46,1%. У першу двадцятку потрапили Білорусія (48%), Казахстан (43,2%), Україна (42,6%), Азербайджан (41%) і Туркменістан (40%). А найбільш відносно безпечними країнами назвали Німеччину, Японію, Люксембург, Австрію та Норвегію. Їхні показники становлять від 19% до 20,8%.

У двадцятку країн, де був виявлений найбільший відсоток комп'ютерів, на яких були заблоковані локальні загрози, потрапили країни Азії та Африки. Причиною цього є низький рівень комп'ютерної грамотності і відсутність серйозного досвіду боротьби з кіберзагрозами. Японія, Німеччина, Люксембург, Австрія і Швейцарія стали країнами з найвищим рівнем захищеності користувачів від локальних заражень (від 8,6% до 10,1%).

У рейтингу країн, на веб-ресурсах яких були розміщені шкідливі програми, відбулися серйозні зміни. У 2009 році на китайських хостингах було розміщено більше 52% всіх виявлених в Інтернеті шкідливих програм. Але в результаті посилення правил реєстрації доменів в зоні .cn в Китаї за 2010 рік відбулося всього 13,1% від всіх веб-атак. Тепер на перших місцях рейтингу знаходяться США (25,9%) і Росія (15,1%).

У сфері розсилки спам-повідомлень також відбулися зміни. У результаті активної протидії кіберзлочинцям, кількість спаму, що відправляється з США, значно знизилася. Але поки США все ще займає перше місце річного рейтингу (11,33%). На другому місці – Індія (8,3%), а замикає трійку лідерів Росія (6,0%).

За даними компанії, у третьому кварталі найбільш небезпечною країною для користувачів була Росія – більше 52% комп'ютерів цієї країни піддавалися зараженню вірусами.

АРМІЙСЬКИЙ СПОРТ

У ЦСК фінішував зимовий чемпіонат України



У Києві, на базі басейну Центрального спортивного клубу Збройних Сил України, завершився зимовий чемпіонат України зі стрибків у воду, інформує Департамент преси та інформації МО України.

Позмагатись до Києва прибули спортсмени з Вінницької, Дніпропетровської, Донецької, Запорізької, Луганської, Миколаївської, Харківської областей та міста Києва.

Армійські спортсмени, які брали участь у змаганнях, продемонстрували високий клас та здобули чимало нагород.

Так, чемпіонка Європи молодший сержант Юлія Прокопчук з ЦСК ЗС України здобула одразу 2 золоті медалі в особистих стрибках з вишки (10 метрів) та у синхронних стрибках з вишки.

Майстер спорту міжнародного класу солдат строкової служби Олександр Горшковозов з ЦСК ЗС України здобув бронзу в особистих стрибках з метрового трампліна. У синхронних стрибках з вишки (10 метрів) та з триметрового трампліна Олександр разом з іншим армійцем, майстром спорту міжнародного класу працівником ЗС України Дмитром Меженським, здобув "золото" та "срібло" відповідно.

А майстер спорту міжнародного класу працівник ЗС України Олександр Бондар здобув "золото" в особистих стрибках з вишки 10 метрів та був третім у стрибках з триметрового трампліна.

Варто додати, що молодшого сержанта Юлію Прокопчук за підсумками змагань було урочисто удостоєно звання заслуженого майстра спорту.

ПРОФІБОКС

Кличко поставив Хеї ультиматум

Чемпіон світу в суперважкій вазі Володимир Кличко поставив Девіду Хею ультиматум, і в разі відмови Хея припиняє спроби домовитися з ним.

"Я знаю, що британські вболівальники чекають цього бою, тому я підтверджую свою готовність провести поєдинок другого липня", – заявив Кличко.

Володимир також відзначив, що фінансові деталі договору вже давно узгоджені і боксери поділять дохід від бою 50 на 50. Крім того, український боксер повідомив, що йому все одно, де відбудеться поєдинок, він готовий битися навіть у Британії.

"Мене не хвилює місце проведення бою, головне, щоб він відбувся. У Хея залишився останній шанс: або він погоджується, або я припиняю ці безглузді спроби домовитися ", – сказав Кличко-молодший.

Нагадаємо, що наступні бої брати Клички проведуть цієї весни – Віталій 19 березня зустрінеться з кубинцем Одланьєр Солісом, а Володимир 30 квітня проведе бій проти британця Дерека Чисори.

НАЙКРАЩІ...

В Абу-Дабі "роздали" спортивні Оскари



Тенісист Рафаель Надаль і гірськолижниця Ліндсі Вонн стали володарями престижної премії Laureus World Sports Awards, яку також називають спортивним Оскаром. Церемонія нагородження пройшла в Абу-Дабі (ОАЕ).

Титул кращого спортсмена 2010 року Надалю принесли перемоги в трьох турнірах серії Великого Шолома. Ліндсі Вонн відзначилася перемогою в заліку Кубка світу і золотом Олімпійських ігор у Ванкувері.

Командою року за версією Laureus була визнана збірна Іспанії з футболу, яка вперше завоювала титул чемпіонів світу в 2010 році.

Спеціальну нагороду за видатні досягнення і внесок у розвиток спорту отримав французький футболіст Зінедін Зідан.

У номінації "повернення року" переможцем став італійський мотогонщик Валентіно Россі, який повернувся на трек після перелому ноги. У категорії "прорив року" був відзначений німецький гольфіст Мартін Каймер.

Українських спортсменів в числі номінантів на спортивний Оскар не було, але в минулі роки їм вдавалося його отримувати. Так, у 2009 році поверненням року був визнаний Віталій Кличко, а в 2008-му премію за внесок у розвиток спорту отримав Сергій Бубка.

Премія Laureus World Sports Awards вручається з 2000 року. У 2010 році її володарями стали ямайський легкоатлет Усейн Болт і Серена Вільямс.

ФОРМУЛА-1



Російська команда презентувала свій новий болід

Команда "Формули-1" Marussia Virgin Racing представила у Лондоні свій новий болід – MVR-02.

Керівники команди розраховують, що нова машина повинна бути і надійнішою, і швидшою за свою попередницю, на якій пілотам у минулому сезоні не вдалося заробити жодного очка.

Новий болід виконано у минулорічних червоно-чорно-білих кольорах, адже до сезону-2012 кардинально змінювати кольори боліда не можна.

Як зазначив голова інженерного департаменту MarussiaVirgin Racing Микола Фоменко, цього року команда виступає без системи KERS.

"Але вже зараз ми починаємо готувати її для нашої машини 2012 року. Зараз я б не хотів розкривати всі плани, але вони є, вони вже реалізуються, тому що якщо не почати їх реалізовувати зараз, то на старт в 2012 році ми просто не вийдемо", – заявив Фоменко.

У сезоні-2010 болід Virgin Racing не відрізнявся підвищеною надійністю – за 19 етапів чемпіонату у пілотів на двох було 17 сходів з технічних причин.

"Ми вивчили проблеми минулого року, зокрема гідравліку і коробку передач, і з цих питань працювали вже в Абу-Дабі в минулому році. Зараз, на мій погляд, нам вдалося ці проблеми усунути", – повідомив технічний директор Marussia Virgin Racing Нік Вірт.

Пілоти команди Тімо Глок і Жером Д'Амброзіо, віддаючи належне новому автомобілю, закликали не робити ніяких висновків до початку офіційних тестів MVR-02 в Хересі, які пройдуть пізніше цього тижня.

"Машина стала краще, тут не повинно виникати жодних сумнівів, але ми поки не спробували її в справі, – зазначив Глок. – Треба реально дивитися на речі: ніхто не обіцяє, що ми відразу ж почнемо вигравати. Але ми готові до того, щоб крок за кроком рухатися в потрібному напрямку і покращувати наші показники".

Команда Virgin Racing стала російською в листопаді 2010 року, коли контрольний пакет її акцій придбала російська компанія Marussia Motors.

Пізніше керівник "стайні" Микола Фоменко заявив, що не планує залучати російських гонщиків в команду.

БІАТЛОН

Хвостенко працює на чемпіонат світу

Досвідчена українська біатлоністка Оксана Хвостенко наразі перебуває в Італії, де готується до чемпіонату світу. Саме ці старти для неї в нинішньому сезоні є пріоритетними.

"Вже на чемпіонаті світу у Ханти-Мансійську хочу довести, що всі мої невдачі в цьому році – виправдані, тому що завжди доводиться жертвувати чимось заради чогось. Головне, щоб здоров'я дозволило мені бігти, а в усьому іншому я постараюся не підкачати", – обіцяє Оксана.

Нагадаємо, що чемпіонат світу стартує 3 березня.

До того часу Хвостенко не планує брати участь в жодних змаганнях.

Україна хоче прийняти чемпіонат світу з біатлону

Начальник навчально-спортивної бази "Тисовець" Володимир Мельник упевнений, що в 2019 році Україна може прийняти чемпіонат світу з біатлону.

"Інформація про підготовку України до зимових Олімпійських ігор була сприйнята керівництвом МОК позитивно. Не тільки по Тисовцю, але й по Львову, Славському, Воловцю. Якщо ми вчасно підготуємо наші спортивні об'єкти, то в 2013 році в Україні планується Кубок світу з біатлону, а в 2019 чемпіонат світу з цього виду спорту", – сказав Мельник.

Зазначимо, що окрім України, про бажання подати заявку на проведення чемпіонату світу 2019 повідомляв оргкомітет етапу Кубка світу в італійському Антхольці.

ЄВРО-2012

Стюардом Євро можна буде стати за 2760 гривень



Курси стюардів, що обслуговуватимуть матчі Євро, коштуватимуть 2760 гривень – 23 дні по 120 гривень за кожний.

Про це, як пише 2012ua.net, повідомив заступник начальника Управління організації служби Департаменту ДСО Олександр Чекмарьов.

Програма підготовки стюардів буде відкрита за пропозицією Державної служба охорони при МВС України.

У вартість навчання входитимуть проживання та харчування.

"Навчання передбачатиме вивчення іноземної мови, тактико-спеціальної підготовки, основ криміналістики, спецтехніки, професійної психології, професійного спілкування, етики та культури, а також заняття з фізичної підготовки", – розповів Чекмарьов.

Він також додає, що базами навчання стюардів Євро мають стати Вінницька та Рівненські вищі професійні училища ДДСО.

Сторінку підготував Андрій Агєєв.

ЗАСНОВНИКИ:
МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається на громадських засадах.
Інформаційна підтримка:
"Військо України", "Авиация и время".
Перший редактор Сергій Свенцицький.

Рукописи не рецензуються і не повертаються. Редакція може публікувати матеріали в порядку обговорення, не поділяючи точки зору авторів. Автор несе персональну відповідальність за достовірність фактів.
Листування з авторами ведеться лише на сторінках газети. При передруку посилання на "Крила України" обов'язкове.
Верстка та дизайн: С. Клименко, Н. Ярмілко.
Редагування: О. Уретій.

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця, вул. Червоноармійська, 105
тел: 8-067-587-02-96, 8-0432-59-62-26,
факс: 8-0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

ВІДДРУКОВАНО У ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед". м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А, тел. (0432) 55-63-97
Тираж – 1050 прим. Зам. № 112205
ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР
М. ПОПЛАВСЬКИЙ

СКАНВОРД



Штат у США. Тканина з конопель. Біблійний праведник. Музей у Франції. Англійський співак і музикант. Країна у Африці. Місто в Італії. Російська рок-група. Чоловіче ім'я. Орбітальний пілотований корабель. Болотяний птах. Місто у Франції. Група народів в Індокитаї. Спресована доза ліків. Марка мисливської рушниці. Стиль, манера. Тихоокеанська промислова риба. Російський вертоліт. Витка тропічна рослина. Велике місто в Китаї. Місто в Японії. Алкоголік. Вид креслення. Сухожилля. Звання духовної особи.

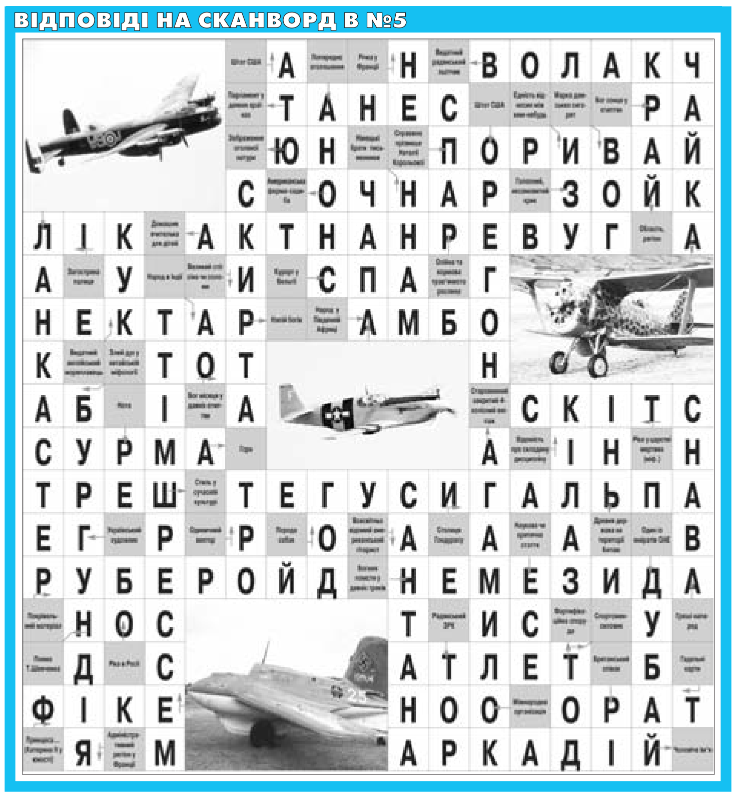


Юнак чи дівчина, що не досягли повноліття. Повість О.Купріна. Об'єднання на основі договірних зобов'язань. Різальна частина інструменту. Сорт мережива. Бобова культура. Однокінний екіпаж в Англії. Спортсмен-силовик. Позитивно заряджена частина. Популярний корейський музикант. Місто в Мордовії. Гральна карта. Місце ночівлі військ. Синтетичний наркотик. Річка в Італії. Радянський танк. Спосіб бігу коня. Народ у Китаї.



Намисто з дорогоцінних каменів. Скульптура. Вищий дворянський титул в Англії. Російський автомат. Тропічний птах родини папуг. Абстрактне поняття у художньому образі. Критична чи наукова стаття. Країна в Латинській Америці. Китайська гімнастика. Штат у США. Кондитерський виріб. Шлях. Шахова нічия. Їстивний плід кулястої форми. Давній єгипетський християнин.

ВІДПОВІДІ НА СКАНВОРД В №5



АВТОДРОМ

SsangYong покаже в Женеві заміну Actyon Sports

На майбутньому моторшоу в Женеві, що пройде з 3 по 13 березня нинішнього року, компанія SsangYong представить концептуальний пікап SUT 1. Про це повідомляє Autoblog, що отримало у своє розпорядження перші світлини цього авто. Новинку побудують на платформі пікапа Actyon Sports, при цьому її серійна версія, як очікується, у наступному році замінить цю модель у гамі південнокорейського автовиробника.



Габаритна довжина SsangYong SUT 1 складе 4985 міліметрів, а ширина – 1910 міліметрів, що на 20 і 10 міліметрів відповідно більше, ніж у пікапа Actyon Sports. Висота й колісна база обох машин однакова – 1755 і 3060 міліметрів відповідно.

Новий пікап SsangYong одержить дволітровий турбодизель потужністю 155 кінських сил (максимальний крутний момент 360 Нм доступний у діапазоні від 1500 до 2800 обертів за хвилину), що задовольняє екологічним нормам "Євро-5". Двигун зможе працювати у парі із шестиступінчастою механічною або автоматичною коробкою передач. Крім того, серійний автомобіль буде доступний як з переднім, так і з повним приводом.

Восени минулого року компанія SsangYong уже представила одну нову модель – кросовер New Actyon. У січні виробництво цієї машини почалося на далекосхідному підприємстві фірми Sollers. На європейському ринку автомобіль зараз пропонується із двома дизельними моторами об'ємом два літри й потужністю 149 і 175 кінських сил. Ціни на New Actyon прогнозовано розпочинатимуть від 200 тисяч гривень.

Служба інформації "КУ".